Das deutsche Eisenbahnstrafrecht.

Inaugural-Dissertation,

der hohen

juristischen Fakultät zu Tübingen

zur

Erlangung der Doktorwürde

vorgelegt

von

Otto Supper.

Stuttgart.
Druck von Carl Hammer.
1893.

Das deutsche Eisenbahnstrafrecht.

Inaugural-Dissertation,

der hohen

juristischen Fakultät zu Tübingen

zur

Erlangung der Doktorwürde

vorgelegt

von

Otto Supper.

Stuttgart.
Druck von Carl Hammer.
1893.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41552705_0073

Inhaltsverzeichniss.

Seite

I. Abschnitt: Allgemeiner Teil.

§ 1. Einleitung 1
§ 2. Geschichtliche Entwicklung und Quellen 8

II. Abschnitt: Die einzelnen Delikte.

§ 3. Im Allgemeinen 26
I. Abteilung: Die Eisenbahnverbrechen- und -vergehen 27
§ 4. Die Eisenbahntransportgefährdung 27
a) In objektiver Hinsicht 27
§ 5. b) In subjektiver Hinsicht 45
§ 6. c) Die Strafe der Eisenbahntransportgefährdung . . . 57
§ 7. Der Eisenbahndiebstahl 62
§ 8. Der Raub auf einer Eisenbahn 73
§ 9. Die Zerstörung einer Eisenbahn 75
§ 10. Die Unbrauchbarmachung von Eisenbahnen während eines Krieges 78
II. Abteilung: Die Eisenbahnübertretungen 80
§ 11. Im allgemeinen 80
1. Kapitel: Die Delikte gegen die Ordnung innerhalb des Bahngebiets 82
§ 12. Vorbemerkung 82
§ 13. Die Delikte gegen die Ordnung auf den Stationen . . 83
§ 14. Die Delikte gegen die Ordnung auf den Bahnanlagen . 89
§ 15. Die Delikte gegen die Ordnung während der Fahrt . . 94
§ 16. Sonstige Delikte gegen die Ordnung innerhalb des Bahngebiets 97
2. Kapitel: Die Delikte gegen die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs 101
§ 17. Vorbemerkung 101
§ 18. Sachbeschädigungen 102
§ 19. Betriebsstörende Handlungen anderer Art 104

I. Abschnitt.

Allgemeiner Teil.

§ 1. Einleitung.

Noch nie hat eine Erfindung in so kurzer Zeit den durchgreifenden, weittragenden Erfolg gehabt wie das mächtige Wahrzeichen des 19. Jahrhunderts — die Eisenbahnen. Aus kleinen[1]), wenig geachteten, ja verspotteten[2]) Anfängen ist in dem Zeitraum von etwas mehr als einem halben Jahrhundert eine Einrichtung entstanden, die gleich einem Netz von ungezählten Fäden sich über die Erde ausbreitet, die von Jahr zu Jahr mehr Raum und damit mehr Macht gewinnt und deren Bedeutung den ungeheuren Kapitalaufwand, welchen ihre Herstellung erfordet hat, glänzend rechtfertigt[3]).

[1]) Die erste, dem öffentlichen Verkehr dienende, mit Dampfkraft betriebene Eisenbahnstrecke: Stockton-Darlington ist im Jahr 1825 eröffnet worden.

[2]) Die Bestrebungen und Pläne des Nationalökonomen Franz List auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens — niedergelegt namentlich in seiner im Jahre 1833 erschienenen Flugschrift: Über ein sächsisches Eisenbahnsystem u. s. w. — nannte seiner Zeit die grosse Mehrzahl der Urteilenden „Schwindeleien". Von der zu Beginn der Eisenbahnära zu Tage tretenden Bekrittelung und Geringschätzung selbst von berufener und leitender Seite geben die Verhandlungen der vereinigten ständischen Ausschüsse über die Eisenbahnfrage in Preussen im Jahre 1842 ein interessantes Bild. Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen, herausgegeben im königlich preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin, 4. Jahrgang, S. 8 f.

[3]) Am Schluss des Jahrs 1890 waren auf der Erde im Ganzen 617 285 km Eisenbahnen im Betrieb (nahezu das 14½fache des Umfangs

Die Wirtschafts- und Lebensverhältnisse der Kulturvölker wurden infolge der durch die Eisenbahnen herbeigeführten Transportvervollkommnung völlig umgestaltet. Welchen Aufschwung haben der Handel und die Industrie genommen! Die Absatzgebiete für die Industrieerzeugnisse und die sonstigen Handelsgüter sind bedeutend erweitert worden; die Personen- und Güterbeförderung vollzieht sich sicher, rasch, regelmässig, in Ordnung und ist wohlfeil[1]); die Gesamtgestaltung der landwirtschaftlichen Verhältnisse ist eine andere geworden: die Höhe der Grundrente und die Anbauverhältnisse haben sich vollständig verändert. Als Kulturbeförderungsmittel stellen sich die Eisenbahnen auch insofern dar, als sie die Verteilung aller Litteraturprodukte und aller Erzeugnisse der Kunst und Wissenschaft erleichtern, Talente, Kenntnisse, Geschicklichkeit jeder Art in Wechselwirkung bringen und die Bildungs- und Belehrungsmittel der Individuen vermehren. Die Eisenbahnen sind ein Stärkungsmittel des Nationalgeistes; sie sind aber namentlich ein Nationalverteidigungsinstrument, da sie die Zusammenziehung, Verteilung und Direktion der Streitkräfte eines Volks erleichtern: von einer zweckmässigen Anlage der Schienenstrassen und einer guten Betriebsleitung hängt nicht in letzter Linie der glückliche Ausgang eines Krieges ab.

Mit einer grossen Erfindung ist es wie mit jeder anderen Errungenschaft: wird sie nicht richtig gehandhabt, nicht zweckmässig ausge-

---

der Erde am Äquator), davon kamen auf das Deutsche Reich 42 869 km. Das Gesamtanlagekapital der Eisenbahnen der Erde bezifferte sich am Schluss des Jahres 1890 auf rund 131 Milliarden Mark; auf Deutschland entfallen hievon 10½ Milliarden. Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1892, S. 490 ff.

[1]) Die Fahrpreise für die Personenbeförderung sind gegen die Fahrpreise früherer Transportanstalten um 60—75% vermindert, die Güterbeförderung ist um 40—50% billiger geworden. Was das Verhältnis der Schnelligkeit der früheren Verkehrsmittel zu derjenigen der Eisenbahnen anbelangt, so fuhren z B. die Diligencen in England 15—16 km, in Frankreich 8—10 km in der Stunde. Auf den Eisenbahnen dagegen wurden schon in der ersten Zeit ihrer Anlegung bis zu 30 km in der Stunde zurückgelegt. Gegenwärtig können 90 km und, wenn der Betrieb durch Elektrizität auf den Vollbahnen eingeführt wird, über 200 km in der Stunde durchfahren werden. Vgl. Sax, die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Wien 1878, Th. 2, S. 3 ff.

nutzt, so zersplittert ihr Wert und was den weittragendsten Nutzen versprach, geht verloren. Im Hinblick auf die Bedeutung der Eisenbahnen für alle Verhältnisse im Kriege wie im Frieden, für bürgerliche, wie militärische und politische Zwecke, liegt es daher im Interesse des Staats und ist es eine seiner hervorragensten Aufgaben, diese Einrichtung als einen wichtigen Gegenstand seiner Aufmerksamkeit und thätigen Fürsorge zu betrachten, und demgemäss die Massregeln zu ergreifen, welche einen sicheren, ausgedehnten, geordneten und nützlichen Betrieb möglich machen und gewährleisten[5]). Hiermit ist zugleich das Recht des Staats zur Gesetzgebung und zur Aufsicht in Bezug auf das Eisenbahnwesen begründet und dabei die Annahme ausgeschlossen, dass die Herrschaftsrechte des Staats über die Eisenbahnen nicht als der Ausfluss seines Hoheitsrechts, sondern lediglich als Regalien zu betrachten seien und somit der Eisenbahnbetrieb sich als ein Gewerbe darstelle, dessen sich der Staat nur behufs der Vermehrung seiner Einkünfte annehme[6]).

Die Zahl und der Umfang der Hoheitsrechte des Staats bezüglich der Eisenbahnen, deren Gesamtheit unter dem Namen „Eisenbahnhoheitsrecht“[7]) zusammengefasst wird, gestaltet sich in den einzelnen

[5]) Vgl. Schwarze in Richters Jahrbüchern für deutsche Rechtswissenschaft, Bd. 11, S. 7 ff.

[6]) Neuerdings wird von der Wissenschaft ein Eisenbahnregal nicht anerkannt; thatsächlich aber werden — wenigstens in Deutschland — noch regale, bezw. privatgewerbliche Rechte staatlicherseits mit Rücksicht auf die Finanzlage ausgeübt. Eger, Handbuch des preussischen Eisenbahnrechts, Breslau 1886, Bd. I, S. 27 ff. Vgl. v. Leyen in Rölls Encyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens in alphabetischer Ordnung, Wien 1890 ff., Bd. III, S. 1288.

Über die irrthümliche Annahme eines Eisenbahnregals namentlich Jäger: Die Lehre von den Eisenbahnen auf Grundlage des Staats. München 1865, S. 13 ff. Über den Unterschied zwischen Hoheitsrechten und Regalien: Franklin unter „Regalien“ in von Holtzendorffs Rechtslexikon, dritte Auflage, Leipzig 1880/81, III. Bd. 1. Hälfte, S. 319 ff.

[7]) Da die Eisenbahnen den Charakter öffentlicher Strassen haben, so ist das Eisenbahnhoheitsrecht ein allerdings eigentümlich gestalteter Zweig des staatlichen Wegehoheitsrechts. V. d. Leyen (Rölls Encyklopädie Bd. III, S. 1288) erachtet den Begriff Eisenbahnhoheit ebenso wie die Begriffe Justizhoheit, Militärhoheit u. s. w. als eine ganz allgemeine Bezeichnung, welche weder zur Förderung der wissenschaftlichen Einsicht

Ländern je nach der Auffassung der massgebenden Faktoren über das Wesen der Eisenbahnen verschieden; notwendig gehören dahin nur diejenigen Rechte, welche erforderlich sind, um in Betreff der Eisenbahnen als öffentlicher Strassen und Verkehrsanstalten den Staatszweck zur Erfüllung zu bringen. Bei der Feststellung dieser Rechte, die im Wege der Gesetzgebung erfolgt, — welch letztere sich somit als der Ursprung aller im Eisenbahnhoheitsrecht liegenden Befugnisse darstellt, — ist davon auszugehen, dass die Eisenbahnen von den Normen des allgemeinen Staatsrechts und Privatrechts keineswegs eximirt sind und die Eisenbahngesetzgebung nur die durch das Institut geschaffenen besonderen Verhältnisse ins Auge zu fassen und denselben auf der Basis des allgemeinen Rechts teils in Ergänzung teils in Abänderung desselben Rechnung zu tragen hat[8]).

Diese besonderen Verhältnisse der Eisenbahnen: ihre hohe wirtschaftliche und militärische Bedeutung, die monopolistische Art des Eisenbahnbetriebs, die gefährliche Natur desselben und der internationale Charakter der grossen Linien, erfordern Bestimmungen, welche naturgemäss sowohl das Gebiet des öffentlichen Rechts: des Staats- und Strafrechts, als auch das Gebiet des Privatrechts berühren. Bei deren Festsetzung sind sämtliche Entwicklungsphasen einer Eisenbahn von ihrer Entstehung bis zur Auflösung ins Auge zu fassen. Es muss, soweit es sich um Privatbahnen handelt, ehe mit dem Bau einer Eisenbahn begonnen wird, das Gründungsverfahren geregelt und von staat-

---

in das Wesen der Eisenbahnen und ihres Verhältnisses zum Staat diene, noch für praktische Zwecke von besonderem Werte sei. Die Beibehaltung dieser Bezeichnungen erscheint jedoch m. E. für die Wissenschaft jedenfalls aus Gründen der Systematik zweckmässig. Die Ansicht v. d. Leyens müsste mit Notwendigkeit dazu führen, auch die sonstigen rechtlichen Begriffe allgemeinen Charakters, welche ebensowenig wie die genannten Begriffe über das Wesen der betreffenden Materien genügend Aufschluss geben, für überflüssig zu erklären.

[8]) Es ist zu unterscheiden zwischen Eisenbahnrecht im weiteren Sinn, d. h. dem Inbegriff aller allgemeinen und besonderen Rechtsnormen und Eisenbahnrecht im engeren Sinn, d. h. dem Inbegriff der besonderen Rechtsnormen. Eger, pr. E.-R. Bd. I, S. 5; Lorenz v. Stein, zur Eisenbahnrechtsbildung, Wien 1872, S. 1 ff.; Mothes, Zeitschrift für Rechtspflege und Verwaltung in Sachsen, neue Folge Bd. III, 1843, S. 108.

licher Prüfung und Genehmigung abhängig gemacht sowie Bestimmung über den Erwerb durch den Staat getroffen werden. Zum Zweck der Erwerbung der zum Bau einer Eisenbahn erforderlichen Bodenfläche ohne Schädigung öffentlicher und privater Interessen sowie bezüglich der Haftpflicht der Eisenbahnen für Tötung und Verletzung von Personen müssen besondere Normen festgesetzt werden. Das Verkehrsmonopol, welches die Eisenbahnen thatsächlich besitzen, macht es nötig, denselben in Beziehung auf einzelne Zweige der Staatsverwaltung besondere Pflichten aufzuerlegen, andererseits einem Missbrauch des Monopols vorzubeugen durch die Mitwirkung bei der Feststellung des Transportpreises sowie durch Beschränkung der Vertragsfreiheit der Eisenbahnen in Absicht auf den Abschluss von Frachtgeschäften, indem denselben einmal die Ablehnung der Eingehung eines Frachtvertrags nur unter gesetzlich bestimmten Voraussetzungen gestattet und zum andern verboten wird, durch Vertragsberedungen ihre Haftpflicht über ein gewisses Mass zu beschränken[9]). Im Hinblick auf die ausserordentlich gefährliche Natur des Eisenbahnbetriebs tritt endlich das Bedürfnis hervor, Vorschriften zu erlassen, welche die Sicherheit des Betriebs bezwecken, und demgemäss unter anderem namentlich besondere Strafbestimmungen zur Bewahrung der Integrität der Eisenbahnen und der auf ihnen beförderten Personen und Sachen aufzustellen. Diese besonderen Strafbestimmungen sind es, welche den Gegenstand gegenwärtiger Abhandlung bilden[10]).

[9]) Die wichtigsten in diesen Richtungen erlassenen Reichsgesetze sind: Reichsverfassung Art. 4, 41—47; Gesetz vom 27. Juni 1873, betreffend die Errichtung eines Reichseisenbahnamts; Gesetz vom 20. Dezember 1875 über die Verpflichtungen der Eisenbahnen gegen die Post; Gesetz vom 25. Februar 1876 über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen auf Eisenbahnen; Handelsgesetzbuch Art. 422—431; Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871; Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884 und 28. Mai 1885.

[10]) Eine ausführliche Begründung der Berechtigung des Staats zur Aufstellung krimineller Normen zum Schutz der Eisenbahnen gegen Transportgefährdungen und Beschädigungen s. bei Müller: Über die Verbrechen gegen die materielle Integrität der Eisenbahnen, Leipzig 1846, S. 33 ff. Die Ausführung gipfelt in den Satz: Wenn in den Lokomotivbahnen eine wahrhaft volkstümliche Einrichtung des materiellen Verkehrs erkannt wird und sie als ein allgemeines Postulat einer vernünftigen Notwendigkeit geachtet werden müssen, wenn endlich die Regierungsgewalten die

Bei der Beurteilung der Frage nun, welche besonderen Strafbestimmungen in der erwähnten Richtung erforderlich sind, ist entsprechend dem oben, bezüglich des Umfangs der Eisenbahngesetzgebung im Allgemeinen Ausgeführten davon auszugehen, dass nicht für sämtliche Delikte, welche im Zusammenhang mit den Eisenbahnen vorkommen können, neue, von den bestehenden Strafrechtsnormen entweder abweichende oder dieselben wiederholende Grundsätze aufzustellen sind, dass vielmehr diejenigen Merkmale ins Auge gefasst werden müssen, welche als den Eisenbahnen eigentümlich erscheinen, und aus diesen Merkmalen diejenigen Handlungen abzuleiten sind, deren Begehung zu ahnden ist.

Vermöge ihrer Eigenschaft als Strassen ist die Stellung der Eisenbahnen im Strafrecht von selbst gegeben. Wie die übrigen Strassen, gehören die Eisenbahnen ihrer objektiven Beschaffenheit nach zu dem Kreis der sog. befriedeten Sachen[11]), d. h. derjenigen Gegenstände, welchen schon das germanische Recht durch Beilegung des Charakters der Befriedung eine höhere bürgerliche und politische Bedeutung gegeben hat und die auch von der heutigen Strafgesetzgebung in einzelnen Richtungen unter besonderen Rechtsschutz gestellt sind. Es könnte sich zwar fragen, ob überhaupt dem Kreis der befriedeten Sachen neue Gegenstände hinzugefügt werden dürfen, ob nicht vielmehr derselbe als ein geschlossener zu betrachten ist; allein, wenn wir erwägen, dass es die notwendige Aufgabe der Gesetzgebung ist, die der Befriedigung zu Grund liegende Idee jeweils nach dem Wechsel des objektiven Bedürfnisses zum Ausdruck zu bringen und zu verwirklichen und wenn wir namentlich in Betracht ziehen, dass die Eisenbahnen doch nur Strassen wenn auch in pontenziertem Masse sind,

---

Sittlichkeit derselben überall anerkannt haben, so kann es keinem begründeten Zweifel unterliegen, dass Angriffe der einzelnen, welche sich gegen die materiellen Grundlagen, technischen Vorrichtungen und Anlagen richten, in deren Unantastbarkeit die volle ungestörte Entfaltung der Wirksamkeit des Instituts ruht, zugleich eine Auflehnung gegen den allgemeinen Willen im Staat selbst, mithin ein Verbrechen sind.

[11]) Hinsichtlich des Begriffs der deutsch-rechtlichen Befriedung, ihren Grund und den Kreis der ihr angehörenden Gegenstände Köstlin, Abhandlungen aus dem Strafrecht, Tübingen 1858, S. 231, 270 ff.; Gerber, System des deutschen Privatrechts, 13. Aufl., S. 159.

die Strassen aber immer noch dem Kreis der befriedeten Gegenstände angehören, so dürfte die hier vorgenommene Klassifikation einem Anstand wohl nicht unterliegen[12]). Da nun den Strassen im geltenden Recht in Absicht auf die Delikte der Sachbeschädigung, des Diebstahls und des Raubes höherer Schutz gewährt wird, muss derselbe auch den Eisenbahnen zu Teil werden.

Die besondere Natur der Eisenbahnen besteht jedoch nicht blos in ihrer Eigenschaft als Strassen, sondern hauptsächlich auch in ihrer technischen Einrichtung und Konstruktion. Diese machen einesteils den Eisenbahnbetrieb gefährlich, sofern jeder Angriff gegen denselben möglicherweise die Ursache der bedeutendsten Unglücksfälle werden kann in einer Weise, wie sie sich sonst nirgends wiederfinden, anderenteils bewirken sie, dass Verletzungen der auch in militärischer Beziehung so wichtigen Eisenbahnen im Falle eines Kriegs für den Staat bedeutenden Nachteil im Gefolge haben können. Es erscheint deshalb notwendig, sowohl Handlungen, welche die Gefährdung des Eisenbahnbetriebs und der dabei beteiligten Personen und Sachen bezwecken, als auch solche, die den Bestand des Staats in Frage zu stellen geeignet sind, mit besonders hohen Strafen zu ahnden; die letzteren Handlungen fallen unter den Begriff des Landesverrats, jene gehören der Kategorie der sog. gemeingefährlichen Delikte an.

Ausser diesen Bestimmungen kriminellen Charakters sind noch polizeiliche Strafvorschriften erforderlich, welche bezwecken, die Ordnung innerhalb des Bahngebiets aufrecht zu erhalten und die Störung des Eisenbahnbetriebs möglichst zu verhüten[13]); darüber, welche Handlungen als Eisenbahnpolizeidelikte erscheinen, lassen sich weitere Gesichtspunkte nicht aufstellen. Die Gesetzgebung wird sich hier nach den Verhältnissen des betreffenden Landes und namentlich nach den Arten der Eisenbahnen und ihres Betriebes, (ob Vollbahnen oder Bahnen untergeordneter Bedeutung, Bahnen mit Normalspur oder ohne solche in Frage stehen,) zu richten haben.

---

[12]) Vgl. Müller a. a. O. S. 136 ff.

[13]) Die bahnpolizeilichen Vorschriften müssen erlassen werden zum Schutz der öffentlichen Sicherheit. Sie sind daher ein Teil der öffentlichen Sicherheitspolizei. Über die allgemeinen Grundsätze hinsichtlich der Bahnpolizei nach ihrem rechtlichen Gesichtspunkte L. v. Stein a. a. O. S. 63 ff.

§ 2. Geschichtliche Entwicklung und Quellen des Eisenbahnstrafrechts.

In den Ländern, in welchen Eisenbahnen gebaut und dem öffentlichen Verkehr übergeben wurden, hat man sich gleich von Anfang an der Einsicht nicht verschlossen, dass die unmittelbare und grosse Gefahr, welche aus allen Störungen und Hemmungen der regelmässigen Bewegung eines Eisenbahnzugs entsteht, es zweckmässig und sogar notwendig erscheinen lasse, im Wege der Strafgesetzgebung der Entstehung solcher Gefahren insoweit entgegen zu wirken, als dieselben aus unerlaubten Handlungen Einzelner entspringen. Während man anfangs in manchen Staaten geglaubt hatte, mit polizeilichen Bestimmungen in der angegebenen Richtung durchzukommen, musste man sich bald überzeugen, dass solche Massregeln nicht genügten und verschiedene Angriffe gegen die Eisenbahnen in das Gebiet des Kriminalrechts gehören. Zwar waren solche Handlungen, sofern sie vorsätzlich begangen wurden oder, wenn auch nur aus Fahrlässigkeit entsprungen, die Tötung oder Körperverletzung einer Person im Gefolge hatten, zu einem grossen Teil schon nach dem bestehenden Kriminalrecht strafbar; allein die vorhandenen Strafbestimmungen reichten bei der grossen Mannigfaltigkeit und der Art und Weise der Angriffe gegen die Eisenbahnen nicht aus[1]) und enthielten namentlich, sofern gemeingefährliche Handlungen in Frage kamen, im Vergleich mit dem unberechenbaren, weit um sich greifenden Schaden, den ein solcher Angriff hervorbringen kann, viel zu geringe Strafdrohungen.

Während in einzelnen Staaten die zu erlassenden Kriminalstrafbestimmungen in ein Spezialgesetz aufgenommen wurden in der Erwägung, dass — weil die betreffenden Delikte genau zu spezialisieren seien, um jede mögliche Strafhandlung sicher zu treffen — eine derartige Spezialisierung in das allgemeine Strafgesetzbuch nicht passe, wurden dieselben in anderen Ländern den bestehenden Strafgesetzbüchern einverleibt im Hinblick darauf, dass die allgemeinen Grund-

[1]) Vgl. Beschorner, das deutsche Eisenbahnrecht, Erlangen 1858, II. Teil S. 190 f.; Eger, Handbuch des preussischen Eisenbahnrechts, Bd II. 1890, S. 27.

sätze der letzteren in Absicht auf Vorsatz und Fahrlässigkeit, Teilnahme, Versuch, Konkurrenz und nach vielen anderen Richtungen doch auch auf jene Delikte Anwendung finden und dass überhaupt eine Trennung der Materie des Strafrechts so viel als möglich zu vermeiden sei. Der letztere Weg, welcher der richtigere sein dürfte und auch in neuerer Zeit von den Gesetzgebungen z. B. in Preussen (Strafgesetzbuch vom 14. April 1851), in Oesterreich (Strafgesetzbuch vom 27. Mai 1852), in der Schweiz (Bundesstrafgesetzbuch vom 4. Februar 1853) gewählt worden ist, wurde u. a. gleich anfangs eingeschlagen von Baden (Strafgesetzbuch vom 6. März 1845 §§ 566—569); Spezialgesetze wurden erlassen z. B. in Preussen (Verordnung vom 30. November 1840), in Württemberg (Gesetz vom 2. Oktober 1845), in Frankreich (Gesetz vom 15. Juli 1845), in Hannover (Gesetz vom 8. August 1846), in Sachsen-Weimar (Gesetz vom 17. November 1846), in England (Gesetz vom 3. Juli 1851), in Sachsen (Gesetz vom 13. August 1855).

Bei der erstmaligen Aufstellung der betreffenden Normen in den einzelnen Ländern wurde die Thatsache, dass Angriffe auf die Eisenbahnen unter Umständen zugleich einen Angriff auf den Staat als solchen, einen Landesverrat in sich schliessen können, gar nicht in Betracht gezogen, und der Gesichtspunkt der Befriedung nur vereinzelt und auch da nur in Beziehung auf die Sachbeschädigung ausdrücklich hervorgehoben. In letzterer Hinsicht wurde bei der Beratung der Gesetzentwürfe meistens darauf hingewiesen, dass alle diejenigen Handlungen, welche zwar Beziehungen auf eine Eisenbahn haben, aber schon nach der Art ihrer Verübung die Möglichkeit einer Gefährdung des Transports ausschliessen, nicht unter das zu erlassende Gesetz fallen, sondern nach den geltenden strafrechtlichen Normen zu beurteilen seien. Allerdings wurden dann in solchen Fällen regelmässig die Eisenbahnen als Strassen oder öffentliche Bauwerke, welchen ein besonderer, höherer Rechtsschutz zukam, aufgefasst. Immerhin wären ausdrückliche Bestimmungen für die Eisenbahnen in diesen Richtungen schon damals angezeigt gewesen. Ueberall wurde, wie es ja auch in der Natur der Sache lag, der Nachdruck auf die Gemeingefährlichkeit jener gegen die materielle Unversehrtheit der Eisenbahnen gerichteten Handlungen gelegt und es sind in den einzelnen Staaten im Wesent-

lichen gleichartige Normen erlassen worden[2]). Dabei wurde selbstredend der Hauptunterschied darein gesetzt, ob die betreffenden Handlungen vorsätzlich begangen wurden oder ob ihnen eine blosse Fahrlässigkeit zu Grunde lag. In der Spezialisirung der einzelnen Handlungen wurde, was die deutschen Staaten anbelangt, der Rahmen teils weiter teils enger gezogen, zum Teil wurden auch wichtige Momente ganz ausser Acht gelassen (z. B. wurde in Preussen die Thatsache, dass infolge des schadhaften Zustands der Bahn oder der Betriebsmittel Unglücksfälle entstehen können, nicht berücksichtigt); bald wurde zur Erfüllung des Thatbestands die Gefährdung des Eisenbahntransports (in Preussen) verlangt, bald musste durch die Handlung das Leben und die Gesundheit von Personen in Gefahr gesetzt worden sein (in Württemberg); überall geschah aber der Delikte der Eisenbahnangestellten ausdrückliche Erwähnung. Bezüglich des Strafrahmens bestanden kleinere Verschiedenheiten: auf einzelne Handlungen, die einen besonders schweren Erfolg, den Tod eines Menschen nach sich zogen, wurde unter gewissen Voraussetzungen die Todesstrafe gesetzt[3]).

Bevor wir nun auf das heutige deutsche Eisenbahnstrafrecht des Näheren eingehen, erscheint es zur Orientierung bezüglich der Quellen desselben notwendig, in Kürze das Verhältniss der Reichsgesetzgebung zu der Landesgesetzgebung zu bestimmen. Das Deutsche Reich ist ein Bundesstaat[4]) und es sind deshalb die Einzelstaaten der staatlichen

---

[2]) Immerhin bestehen im Einzelnen noch manche Verschiedenheiten, die weder in der Natur des jeweiligen Eisenbahnbetriebs noch in der Eigenart der betreffenden Länder begründet sind. Im Hinblick auf den einheitlichen Charakter des Eisenbahnwesens in allen Ländern wäre eine übereinstimmende Eisenbahnstrafgesetzgebung im Wege eines internationalen Übereinkommens, wie dies bereits hinsichtlich der Eisenbahntechnik und des Eisenbahnfrachtrechts geschehen ist, wünschenswert umsomehr, als wegen der Delikte gegen die Eisenbahnen nach den meisten Staatsverträgen Auslieferung stattfindet; vgl. Meili, internationale Eisenbahnverträge, Hamburg 1887, S. 67.

[3]) Hinsichtlich der mit Todesstrafe bedrohten Handlungen vergl. Seeger, Abhandlungen aus dem Strafrecht, S. 33 ff, 141 ff., Beschorner a. a. O. S. 193 f.

[4]) Dass das Deutsche Reich nicht ein völkerrechtlicher Staatenverband, ein Staatenbund ist, sondern sich als ein staatsrechtlicher Verband, ein Subjekt mit unabhängigen Herrschaftsrechten als ein Bundesstaat dar-

Herrschaft desselben unterworfen. Daraus ergiebt sich, dass die Reichsgesetze grundsätzlich den Landesgesetzen vorgehen und dass der Gesetzgebung der Einzelstaaten diejenigen Rechtsmaterien entzogen sind, welche reichsgesetzlich geregelt wurden[5]). Zwar kann die gesamte Rechtsmaterie der Einzelstaaten von dem Reich absorbirt werden (Reichsverfassung Art. 78), diese Möglichkeit ist jedoch in der Reichsverfassungsurkunde nicht als die Regel aufgestellt. Es ist vielmehr den Gliedstaaten noch ein weites Gebiet für ihre gesetzgeberische Thätigkeit gelassen, sofern gewisse Materien ihrer Regelung ausschliesslich zukommen und sie ferner auf anderen Gebieten insolange thätig sein dürfen, als das Reich in der betreffenden Richtung nicht bindende Normen aufgestellt hat. Die Angelegenheiten der letzteren Art, welche also zur fakultativen Gesetzgebungskompetenz des Reichs gehören, sind im Artikel 4 der Reichsverfassung aufgezählt. Derselbe umfasst den weitaus grössten Teil der staatlichen Aufgaben[6]). Zu diesen Angelegenheiten gehört auch das Eisenbahnwesen; aber wenngleich die Reichsverfassung in Ziffer 8 des genannten Artikels[7]) das Eisenbahnwesen unter den der Beaufsichtigung und Gesetzgebung des Reichs unterstellten Materien aufzählt und ausserdem in dem Abschnitt VII eine Anzahl höchst wichtiger Grundsätze über die Herstellung einer einheitlichen Ordnung des Eisenbahnwesens im Reichsgebiet Anerkennung gefunden hat, so sind doch die Gesetze selbst, nach welchen die Beaufsichtigung geführt und die einheitliche Ordnung verwirklicht werden soll, vom Reich grösstenteils noch nicht erlassen und deshalb die Ausübung der betreffenden Hoheitsrechte fast ausschliesslich den Einzel-

---

stellt, wird gegenwärtig fast allgemein anerkannt. Laband, das Staatsrecht des Deutschen Reichs, Freiburg i. Br. 1888, II. Aufl. Bd. I, S. 81 ff.

[5]) Der Vorrang der Reichsgesetze vor den Landesgesetzen folgt aus der Eigenschaft des Reichs als des im Gegensatz zu den Gliedstaaten Souveränität besitzenden Oberstaats. Vgl. Laband a. a. O. Bd. I, S. 616 ff.

[6]) Hierüber sowie über diejenigen öffentlich-rechtlichen Funktionen, hinsichtlich deren die Einzelstaaten weder vollständig ausser Thätigkeit gesetzt noch der Gesetzgebung und Beaufsichtigung des Reichs unterworfen sind: Laband a. a. O. Bd. I, S. 622 ff.

[7]) Beschränkt ist das Gesetzgebungs- und Aufsichtsrecht des Reichs hinsichtlich des Eisenbahnwesens nur dadurch, dass es im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs ausgeübt werden soll.

staaten überlassen[8]). Eine der wenigen Materien des Eisenbahnwesens, in die das Reich eingegriffen hat, ist das Eisenbahnstrafrecht, welches zugleich als ein Teil des Strafrechts nach Art. 4 Ziffer 13[9]) der Reichsverfassung der fakultativen Gesetzgebungskompetenz des Reichs unterliegt. In welcher Richtung und in welchem Umfang ist nun das Reich in Beziehung auf das Eisenbahnstrafrecht thätig geworden? Die reichsgesetzlichen Strafbestimmungen kriminellen Charakters sind enthalten im Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich vom 15. Mai 1871 und zwar in den §§ 90 Z. 2, 243 Z. 4, 250 Z. 3, 305, 315, 316, 320. Nach § 2 des Einführungsgesetzes zum Reichsstrafgesetzbuch sind die Materien, welche Gegenstand des Reichsstrafgesetzbuchs sind, der Landesgesetzgebung entzogen. Es wäre demnach zu untersuchen, ob die in Rede stehende Materie vom Reichsstrafgesetzbuch geregelt worden ist, bezw. geregelt werden wollte. Vorauszuschicken ist, dass es oft schwierig ist, zu bestimmen, ob das Strafgesetzbuch eine Materie in vollständiger und abschliessender Weise regeln oder Ergänzungen durch die Landesgesetzgebung gestatten wollte und ob ein vom Landesgesetz geregelter Punkt zu dem vom Reichsgesetz occupirten Gebiet gehört oder nicht. Wollte das Reichsstrafgesetzbuch eine Materie regeln, so bedeutet das Schweigen desselben über einen gewissen Thatbestand Straflosigkeit. War eine solche Regelung nicht beabsichtigt, so kommen die diesbezüglichen landesgesetzlichen Bestimmungen zur Anwendung. Etwaige Zweifel können in massgebender Weise nur durch ein Reichsgesetz gehoben werden; liegt eine derartige Entscheidung nicht vor, so greifen die Regeln der juristischen Interpre-

---

[8]) Der vom Reichseisenbahnamt ausgearbeitete Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes fand im Jahre 1875 bei der Mehrheit der beteiligten Bundesstaaten keinen Anklang. Seither ist eine reichsgesetzliche Regelung des Eisenbahnwesens nicht mehr in Anregung gebracht werden.

[9]) Ungenau ist der Wortlaut des Art. 4 Z. 13 (abgeändert durch das Reichsgesetz vom 20. Dezember 1871, betreffend die Abänderung der Nr. 13 des Art. 4 der Verfassung des Deutschen Reichs): der Beaufsichtigung seitens des Reichs und der Gesetzgebung desselben unterliegen: die gemeinsame Gesetzgebung über das gesamte bürgerliche Recht, das Strafrecht und das gerichtliche Verfahren. — Unter Strafrecht ist das gesamte Strafrecht, einschliesslich des Polizeistrafrechts zu verstehen, vgl. H. Meyer, Lehrbuch des deutschen Strafrechts, 4. Aufl. Erlangen 1888, S. 145.

tation Platz. Die Auslegung wird davon auszugehen haben, dass die Frage, ob eine Strafrechtsmaterie als reichsgesetzlich geregelt anzusehen ist oder nicht, sich nicht nach einem allgemeinen Grundsatz beantworten lässt, sondern dass bei jedem einzelnen Gegenstand zu untersuchen ist, ob die betreffenden Beziehungen, um deren Regelung es sich handelt, vom Reichsstrafgesetzbuch umfasst werden wollten. Es lassen sich nur einige negative, allgemeine Sätze aufstellen: so wird behauptet werden können, dass es auf die Entscheidung der Frage ohne Einfluss ist, dass die auf den betreffenden Gegenstand sich beziehenden Bestimmungen in §§ enthalten sind, die auf verschiedene Abschnitte des Reichsstrafgesetzbuchs verteilt sind, dass es ferner gleich ist, wenn etwa der betreffende § durch seinen Inhalt oder durch seine Stellung schon zu einer anderen Materie gehört, dass endlich nicht notwendig alle im Reichsstrafgesetzbuch befindlichen, auf den betreffenden Gegenstand bezüglichen Bestimmungen zu der Materie zu rechnen sind, welche vom Reichsstrafgesetzbuch geregelt werden wollte. Eine Materie darf auch nicht als geregelt angesehen werden, wenn ein Faktor der Reichsgesetzgebung dieselbe in das Reichsstrafgesetzbuch aufnehmen wollte, der andere Faktor aber den Gegenstand für nicht unter das Strafgesetzbuch fallend erklärte d. h. für straflos hielt. Das Reich kann zwar der Landesgesetzgebung die Befugnis zum Erlasse von Strafgesetzen bezüglich einer bestimmten Materie nicht bloss dadurch entziehen, dass es gewisse Handlungen unter Strafe stellt und in dieser Weise die Materie positiv regelt; vielmehr ist die Reichsgesetzgebung in der Lage, das der Landesgesetzgebung überlassene Gebiet auch dadurch einzuschränken, dass sie gewisse Handlungen für straflos erklärt; allein das Reichsgesetz muss diesen Willen erkennen lassen. Auf der anderen Seite wird ein in Kraft befindliches Landesgesetz in seiner Geltung durch den Nachweis nicht beeinträchtigt, dass ein Faktor der Reichsgesetzgebung dessen Ausdehnung auf das ganze Gebiet des Reichs oder überhaupt dessen Bestrafung nicht als gerechtfertigt angesehen habe[10]). Zu der Entscheidung der Frage nun,

[10]) Bezüglich des Verhältnisses der Reichsstrafgesetzgebung zum Landesstrafrecht: Heinze, in Holtzendorffs Handbuch des deutschen Strafrechts, Berlin 1871 ff. Bd. II, S. 3 ff.; Reichsstrafrecht und Landesstrafrecht, Leipzig 1871; Meyer a. a. O. S. 144 ff.

ob das Gebiet des Eisenbahnkriminalstrafrechts infolge der bereits angezogenen Bestimmungen des Reichsstrafgesetzbuchs der einzelstaatlichen Gesetzgebung entzogen ist, kann in Ermangelung einer ausdrücklichen Erklärung des Reichs nur auf dem Wege der Interpretation gelangt werden. Grundlage des Reichsstrafgesetzbuchs ist das preussische Strafgesetzbuch vom Jahr 1851. Von diesem sind sämtliche auf die Eisenbahnen bezüglichen Strafbestimmungen mit Ausnahme einer einzigen — der Bestimmung des § 285 des preussischen Strafgesetzbuchs über die Brandstiftung — übernommen. Wenn wir die historische Entwicklung des preussischen Eisenbahnstrafrechts verfolgen, so finden wir, dass das erste der betreffenden Gesetze, die königl. Verordnung vom Jahr 1840 gegeben worden ist, einmal um den bestimmungsmässigen Betrieb auf der Eisenbahn und die diesem Betrieb unmittelbar dienenden und von ihm umfassten Transporte gegen Gefährdungen zu sichern und sodann um sonstige, eine solche Gefährdung nicht enthaltende Beschädigungen der Eisenbahnen zu verhindern. Im Laufe der Zeit stellte sich dann das Bedürfnis heraus, den Eisenbahnen ausserdem einen höheren Rechtsschutz angedeihen zu lassen in gleicher Weise, wie den übrigen öffentlichen Strassen, und gewisse gegen die Eisenbahnen gerichtete Angriffe unter Umständen als Landesverrat zu ahnden. Diese drei Gesichtspunkte: die Befriedung der Eisenbahnen, die Gemein- und Staatsgefährlichkeit gewisser, gegen sie gerichteten Angriffe liegen auch den kriminalrechtlichen Vorschriften des Reichsstrafgesetzbuchs zu Grunde und die Materie des Eisenbahnkriminalstrafrechts, für welche, wie im vorhergehenden § ausgeführt, richtigerweise allein diese drei Gesichtspunkte bestimmend sein dürfen, erscheint demzufolge als vom Reich geregelt; der Landesgesetzgebung ist demgemäss kein Raum mehr gelassen, soweit es sich um die Feststellung der Thatbestände für Eisenbahnverbrechen und -vergehen handelt[11]).

---

[11]) A. M. Meves, im Gerichtssaal, Jahrgang 1874 Bd. XXVI, S. 180 ff., welcher infolge einer unrichtigen Auffassung des Begriffs der Materie des Eisenbahnstrafrechts zu dem Schluss kommt, dass von den Einzelstaaten nur Handlungen nicht mit Strafe bedroht werden dürfen, die unter den Gesichtspunkt eines Angriffs gegen die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs fallen und ihrem Wesen nach die Grenzen einer Übertretung überschreiten, dass dagegen die Landesgesetzgebung in der Beibehaltung

Die Anschauung, wonach durch die Landesgesetzgebung kriminelle Strafvorschriften erlassen werden können, welche die Ordnungsmässigkeit des Betriebs bezwecken, und wonach landesgesetzliche Vorschriften, welche die Verhinderung oder Beschränkung des Eisenbahnbetriebs unter Strafe stellen, als giltig anzusehen sind, vermögen wir hiernach nicht als zutreffend anzuerkennen. Der Mangel einer diesbezüglichen Bestimmung stellt sich auch nicht als eine Lücke dar, denn wenn solche Handlungen eine Gefährdung des Transports nicht in sich schliessen, ist nicht abzusehen, warum die blose Betriebsstörung kriminell strafbar sein sollte; eine Polizeistrafe dürfte in den leichteren Fällen genügen, in den schwereren bieten die sonstigen Bestimmungen des Reichsstrafgesetzbuchs eine hinreichende Handhabe zur Ahndung. Andererseits müssen wir zugeben, dass das Reich das Ziel, die Materie des Eisenbahnkriminalstrafrechts vollständig zu regeln, thatsächlich in befriedigender Weise nicht erreicht hat, nämlich deshalb nicht, weil dem Umstand nicht Rechnung getragen wurde, dass Gefährdungen des Transports auch durch die Lieferung fehlerhaften Materials zur Herstellung oder Erneuerung der Anlagen oder Beförderungsmittel, durch Abnahme desselben nach ungenügender Prüfung sowie durch sonstige Handlungen namentlich Pflichtverletzungen bezw. Pflichtvernachlässigungen von Eisenbahnangestellten herbeigeführt werden können, bezüglich deren die Anwendung der §§ 315 und 316 des Reichsstrafgesetzbuchs nicht immer möglich ist [12]). Durch § 330 des

und Emanirung solcher Vorschriften nicht beschränkt ist, welche sich gegen Handlungen richten, durch die ein Eingriff nicht sowohl in die Sicherheit als in die Ordnungsmässigkeit des Betriebs erzielt wird. Demzufolge nimmt Meves an, dass z. B. die früher in Bayern giltige Vorschrift, welche sich auf die widerrechtliche Verhinderung oder Beschränkung des Eisenbahnbetriebs bezog, noch die Kraft ist und die Einzelstaaten in Ansehung solcher Vorschriften, die die Konkurrenz anderer Delikte mit der Eisenbahn betreffen, nur durch die §§ 243 und 250 des Reichsstrafgesetzbuchs beschränkt sind.

[12]) Vgl. Meves a. a. O. S. 258 ff. Die Ausstellung desselben, dass diejenigen Handlungen der auf dem Zug befindlichen Personen, durch welche Transportgefährdungen herbeigeführt werden können, ohne dass sie in Beschädigungen oder Hindernissen auf der Fahrbahn ihren Grund haben, hätten berücksichtigt werden sollen, erscheint unzutreffend, denn derartige Handlungen giebt es m. E. nicht.

Reichsstrafgesetzbuchs wird diese Lücke nur in einzelnen Fällen und auch dann wegen der niederen Strafdrohung nicht hinlänglich ausgefüllt.

Wie bereits erwähnt, muss die Gewährleistung eines besonderen Rechtsschutzes für die Eisenbahnen dazu führen, dass nicht allein Handlungen, die sich als grobe Verletzungen ihrer Integrität, als Kriminaldelikte darstellen, mit Strafe bedroht werden, sondern auch geringfügige Thätigkeiten geahndet werden, die unter den Begriff des Polizeiunrechts[13]) fallen. Dieses Polizeistrafrecht erstreckt sich der Aufgabe entsprechend, welche der Staat bei der Anlegung, der Ausrüstung und dem Betrieb der Eisenbahnen zu erfüllen hat, nach zwei Richtungen: einmal handelt es sich um die, den Eisenbahnverwaltungen bezw. ihren Organen gesetzten Normen und deren Uebertretung, wie solche z. B. in den Landesgesetzen, welche im öffentlichen Interesse zum Schutz gegen allgemeine Gefahren den Eisenbahnbau in einzelnen Richtungen beschränken, sowie in dem Reichsgesetz vom 25. Februar 1876, betreffend die Beseitigung von Ansteckungsstoffen auf Eisenbahnen, enthalten sind, wo den Eisenbahnbeamten, die ihre Pflicht in Betreff der Desinfektion vernachlässigen, Geldstrafe bis zu 3000 Mark oder Gefängnis bis zu einem Jahr angedroht wird; — sodann handelt es sich um strafwürdiges Verhalten von anderer, beliebiger Seite (Publikum). Die Gesamtheit der in dieser letzteren Hinsicht gegebenen Bestimmungen bildet, weil nur diese jedermann zu beachten hat, das eigentliche Eisenbahn-Polizeistrafrecht. Nicht hierunter fallen die Vorschriften über die sogenannten Konventionalstrafen, welche seitens der Transportverwaltung verhängt werden können, sofern sie als reine Vertragsberedungen zwischen der Eisenbahnverwaltung und denjenigen erscheinen, die die Eisenbahnen benützen oder benützen wollen[14]). Auch gehören nicht hierher die

[13]) Über die Einteilung der Delikte in Kriminalunrecht und Polizeiunrecht und den Unterschied zwischen Kriminalunrecht und Polizeiunrecht, wonach Kriminalunrecht diejenigen Delikte sind, deren sachliche Bedeutung im Vordergrund steht und Polizeiunrecht diejenigen Delikte, bei denen die sachliche Bedeutung hinter ihre formelle Bedeutung zurücktritt: Meyer a. a. O. S. 39 f.

[14]) Ebensowenig sind Polizeistrafbestimmungen diejenigen Anordnungen polizeilichen Charakters, welche zwar Verbote gegenüber dem Publikum

allgemein bestehenden, zur Verhütung der Feuersgefahr getroffenen Vorschriften hinsichtlich der Beschränkung der Bauten in der Nähe der Eisenbahnen, denn diese richten sich nur gegen die Eisenbahnanlieger. Bahnpolizeiliche Strafbestimmungen wurden gleich bei Beginn der Eisenbahnära in den einzelnen Staaten neben, zum Teil auch vor den kriminellen Vorschriften erlassen, so in Preussen, wo fast jede Bahn ihr spezielles Bahnpolizeireglement erhielt[15]), in Württemberg durch das Gesetz vom 2. Oktober 1845 und die königl. Verordnung vom gleichen Tage, in Österreich durch das Polizeigesetz vom 14. März 1847. Die in diesen Reglements enthaltenen Vorschriften für das Publikum stimmen mit den gegenwärtig giltigen Vorschriften im Wesentlichen — oft (insbesondere die Reglements für die preussischen Bahnen) dem Wortlaut nach — überein[16]).

Für das Verhältniss des Reichs zu den Einzelstaaten hinsichtlich des Eisenbahnpolizeistrafrechts kommen neben dem Art. 4 Z. 8 und 13 auch die Art. 42 und 43 der Reichsverfassung in Betracht. Während durch Art. 4 Z. 8 und 13 dem Reich unzweifelhaft das fakultative Gesetzgebungsrecht bezüglich des Eisenbahnpolizeistrafrechts eingeräumt

---

enthalten, deren Zuwiderhandlung jedoch nicht direkt mit Strafe bedroht ist, wie z. B. die in die Verkehrsordnung aufgenommenen Verbote, die Bahn zu betreten (§ 5), während der Fahrt einzusteigen oder auszusteigen (§ 16), sich seitwärts aus dem Wagen zu biegen (§ 22), gegen die Thüre anzulehnen (§ 22) u. s. w. Die Übertretung dieser Verbote kann nur auf Grund des § 53 der Betriebsordnung bezw. des § 43 der Bahnordnung geahndet werden.

[15]) Solche Reglements sind z. B. erlassen worden für die Berlin-Potsdamer Bahn (19. Januar 1839), für die Magdeburg-Leipziger Bahn (30. Juli 1839), für die Berlin-Anhalter Bahn (26. Mai 1841), für die Düsseldorf-Elberfelder Bahn (29. Juni 1841), für die rheinische Bahn (10. Juni 1841), für die Köln-Mindener Eisenbahn (8. Januar 1846). Zur Erlassung der Bahnpolizeireglements war nach § 23 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 das Finanzministerium zuständig.

[16]) Vgl. z. B. die württembergische Bahnordnung vom 2. Oktober 1845 (Regierungsblatt von 1845, S. 390) und das Bahnpolizeireglement für die Köln-Mindener Eisenbahn vom 8. Januar 1846 (abgedruckt bei Westermann, Handbuch der preussischen Aktien- und Eisenbahngesetzgebung, Leipzig 1846, S. 276). Einige ältere Bahnpolizeireglements (für Bayern, Braunschweig, die Taunusbahn etc.) sind auch wiedergegeben bei v. Reden, die Eisenbahnen Deutschlands, Berlin 1843, Bd. I, S. 76 ff.

worden ist, liegt den Art. 42 und 43 die Absicht zu Grunde, auch schon vor der reichsgesetzlichen Regelung möglichste Gleichheit hinsichtlich der bahnpolizeilichen Vorschriften herbeizuführen. Nachdem nämlich im Art. 42 gesagt ist: die Bundesregierungen, also die Regierungen der Einzelstaaten, verpflichten sich, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz zu verwalten und zu diesem Behuf auch die neuherzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anlegen und ausrüsten zu lassen — durch welche Fassung unzweifelhaft hat zum Ausdruck gebracht werden wollen, dass die Rechte der Einzelstaaten gegenüber den Eisenbahnen in der seitherigen Weise fortbestehen sollen — fährt der Art. 43 fort: es sollen demgemäss in thunlichster Beschleunigung übereinstimmende Betriebseinrichtungen, insbesondere gleiche Bahnpolizeireglements eingeführt werden. Durch das Wort „demgemäss" stellt sich der Inhalt des Art. 43 als eine nähere Ausführung der in Art. 42 übernommenen Verpflichtungen dar, es wird deshalb auch von der Einführung gleicher Bahnpolizeireglements, also einer Mehrzahl von Bahnpolizeireglements gesprochen. Hiernach kann aus diesen Artikeln nur der Schluss gezogen werden, dass bis zu einer reichsgesetzlichen Regelung des Eisenbahnpolizeirechts die seitherige Befugniss der Einzelstaaten zu Erlassung von Eisenbahnpolizeivorschriften fortbesteht und die Einzelstaaten nur insofern gebunden sind, als sie ihre bezüglichen Vorschriften miteinander in Übereinstimmung bringen müssen.

Das Eisenbahnpolizeistrafrecht ist enthalten in der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892[17] [18])

[17]) Das erste Bahnpolizeireglement ist datirt vom 3. Juni 1870, das zweite vom 4. Januar 1875, das dritte vom 30. November 1875. Sämtliche dieser Reglements insbesondere das letztere haben während der Dauer ihrer Giltigkeit verschiedene Ergänzungen und Abänderungen erfahren. Über die unklare Ausdrucksweise der Reichsverfassung, welche die Bahnpolizeireglements zu den Betriebseinrichtungen zählt, sowie über die unzutreffende Bezeichnung dieser Vorschriften als Bahnpolizeireglements, da sie nur zum geringsten Teil Bestimmungen strafrechtlichen Charakters enthalten, vgl. Laband a. a. O. Bd. II, S. 119 f.; Eger, preussisches Eisenbahnrecht, Bd. I, S. 62, Anmerkung 9.

[18]) Die polizeistrafrechtlichen Bestimmungen der Betriebsordnung sind dem Bahnpolizeireglement vom 30. November 1885 entnommen. Es

und in der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands, gleichfalls vom 5. Juli 1892[19]). Beide Verordnungen sind am 1. Januar 1893 in Wirksamkeit getreten. Die genannten Reglements wurden sämtlich im Bundesrat festgesetzt und am Eingang derselben ist ausdrücklich hervorgehoben worden, dass die Beschlussfassung auf Grund der Art. 42 und 43 der Reichsverfassung erfolgt ist. An sich wäre zwar die Feststellung der in den Einzelstaaten zur Einführung gelangenden Reglements seitens des Bundesrats nicht zu beanstanden; denn, da die Reglements gleichen Inhalt haben sollen, liegt die Beratung ihres Inhalts im Bundesrat, wo sämmtliche deutsche Regierungen vertreten sind, nahe und erscheint als der einfachste Weg zur Feststellung gleicher Normen. Während aber die Bahnpolizeireglements vom 3. Juni 1870, vom 4. Januar 1875 und vom 30. November 1885 sowie die Bahnordnung vom 12. Juni 1878 bestimmten, dass die betreffenden Vorschriften im Zentralblatt für das deutsche Reich bezw. im Zentralblatt und Reichsgesetzesblatt sowie durch die Bundesregierungen zu veröffentlichen seien, wodurch wohl bezweckt werden wollte, etwaige Zweifel an der Rechtsverbindlichkeit der Reglements, insbesondere der Strafbestimmungen derselben zu beseitigen[20]), enthalten die Betriebs-

---

wurden nur sehr wenige Abänderungen, worunter teilweise Ausmerzungen von Fremdwörtern, vorgenommen.

[19]) In diese Bahnordnung ist eine grössere Anzahl von Vorschriften der Betriebsordnung, die die Bahnordnung vom Jahre 1878 noch nicht enthält, zum Teil in veränderter, den Verhältnissen der Bahnen untergeordneter Bedeutung angepasster Form aufgenommen worden.

[20]) Aber dieser Zweck wurde nicht vollständig erreicht, denn wenn die Einzelstaaten zur Erlassung der Bahnpolizeireglements zuständig sind, so genügt nicht immer, um ihnen in den betreffenden Gebieten rechtsverbindliche Kraft zu verschaffen, die blosse Publikation durch die Landesregierung. Wenn auch nicht erforderlich erscheint, dass bei der Publikation ausgesprochen wird, dass die publizirten Bestimmungen von der Landesregierung genehmigt und in dem betreffenden Staat eingeführt werden, so ist doch nötig, dass die publizirten Normen auf dem verfassungsmässigen Wege zu Stande gekommen sind, was nach dem Landesrecht zu entscheiden ist. In denjenigen Ländern, in welchen die Mitwirkung der Stände zur Erlassung von Polizeistrafvorschriften erforderlich ist, muss die Zustimmung dieser Gesetzgebungsfaktoren eingeholt werden; in denjenigen Gebieten dagegen, wo die Feststellung dem Staatsoberhaupt

ordnung und die Bahnordnung vom 5. Juli 1892 nur die Bestimmung, dass die Veröffentlichung im Reichsgesetzesblatt zu erfolgen habe, eine Publikation seitens der Bundesregierungen ist nicht mehr angeordnet. Hiernach steht ausser Frage, dass die Absicht des Bundesrats gewesen ist, die Betriebsordnung und die Bahnordnung vom 5. Juli 1892 in seiner Eigenschaft als Organ des Reichs festzusetzen. Diese Auffassung ist von sämtlichen Bundesregierungen durch die im Sinne derselben erfolgten Einführung und Anwendung der bundesrätlichen Verordnungen und von den zur Aburteilung der Eisenbahnübertretungen

---

oder gewissen Staatsbehörden überlassen ist, genügt die Publikation durch die Regierung.

In Preussen ist die Zuständigkeit zur Erlassung von Polizeiverordnungen durch das Gesetz vom 10. Juli 1883, betreffend die allgemeine Landesverwaltung, und für diejenigen Landestheile, in welchen dieses Gesetz noch nicht eingeführt ist, durch das Gesetz vom 11. März 1850 geregelt. Nach diesen Gesetzen wäre die Regierung bezw. der Minister der öffentlichen Arbeiten zur Erlassung des Bahnpolizeireglements befugt gewesen.

Was Württemberg anbelangt, so ist für die in Rede stehende Frage der Art. 10 des Gesetzes vom 2. Oktober 1845, betr. die Verwaltung der Eisenbahnpolizei (Regierungsblatt von 1845, S. 388 ff.), massgebend, welche bestimmt, dass die eisenbahnpolizeilichen Vorschriften und die Bestimmungen wegen Bestrafung der einzelnen Verfehlungen gegen dieselben im Wege der Verordnung festgesetzt werden. In Ausführung dieses Artikels ist die kgl. Verordnung vom 2. Oktober 1845, betreffend die eisenbahnpolizeilichen Vorschriften ergangen (Regierungsblatt von 1845, S. 390 ff.). Diese Verordnung ist durch die Verfügung des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten vom 3. April 1872, betr. das Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen Deutschlands, mit königlicher Genehmigung ausser Kraft gesetzt und an deren Stelle das Bahnpolizeireglement vom 29. Dezember 1871 mit Gesetzeskraft versehen worden. Die späteren Reglements wurden eingeführt durch die Ministerialverfügungen vom 9. Februar 1875, 25. Februar 1886, 25. August 1892. Somit stände die Rechtsverbindlichkeit des Bahnpolizeireglements, falls es als Landesrecht angesehen werden wollte, auch für Württemberg ausser Zweifel.

Auf Bayern finden die Art. 42 und 43 der Reichsverfassung keine Anwendung. Trotzdem sind von Bayern im Wesentlichen übereinstimmende Vorschriften — Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen Bayerns vom 28. März 1886, Bahnordnung für bayerische Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 5. März 1882 — erlassen worden.

berufenen Behörden in gleichmässiger Übung anerkannt und kann demgemäss jetzt als vermöge Gewohnheitsrecht feststehend betrachtet werden. Die verbindende Kraft der in der Betriebsordnung und in der Bahnordnung enthaltenen Bestimmungen gründet sich hiernach auf eine das Verordnungsrecht des Bundesrats anerkennende Usualinterpretation der Reichsverfassung.

Als Organ des Reichs ist der Bundesrat zur Erlassung der Betriebsordnung und der Bahnordnung nicht zuständig gewesen. Seine Zuständigkeit könnte sich nur gründen auf Art. 7 Abs. 2 der Reichsverfassung. Nach diesem ist aber der Bundesrat nur zur Erlassung von den zur Ausführung der Reichsgesetze erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften und Einrichtungen berechtigt. Wenn behauptet wird, die vom Bundesrat beschlossene Betriebsordnung stehe mit dieser Bestimmung im Einklang, sofern die Verfassungsurkunde ein Reichsgesetz sei und demnach die Betriebsordnung als ein zur Ausführung eines Reichsgesetzes ergangene Verwaltungsvorschrift sich darstelle, so wird dem Bundesrat eine Befugnis eingeräumt, deren Erteilung schon im Hinblick auf die daraus entspringenden Konsequenzen für andere Gebiete als in der Absicht des Gesetzgebers gelegen nicht wohl angesehen werden kann. Aber selbst im Fall der Zuständigkeit des Bundesrats zur Erlassung derartiger Verwaltungsvorschriften wäre derselbe nicht berechtigt zur Statuirung der in den genannten Verordnungen enthaltenen Rechtsvorschriften, zu welchen namentlich die strafrechtlichen Bestimmungen gehören, da die vom Bundesrat auf Grund des Art. 7 Abs. 2 erlassenen Vorschriften niemals die Kraft von Rechtssätzen haben, sondern lediglich Instruktionen für die Regierungen und deren Behörden sind, also Dritte nicht verbinden und diese namentlich nicht mit Strafe bedrohen können. Der Bundesrat kann nur auf Grund besonderer reichsgesetzlicher Delegation Dritte verbindende Rechtsverordnungen erlassen; eine solche Delegation ist aber im vorliegenden Fall nicht vorhanden[21]). Die Ansicht, dass eine

[21]) Über den Unterschied zwischen Rechtsverordnungen und Verwaltungsverordnungen und demgemäss zwischen Rechtsvorschriften und Verwaltungsvorschriften, sowie insbesondere darüber, dass der Bundesrat auf Grund des Art. 7 Abs. 2 der Reichsverfassung nicht zur Erlassung von Rechtsverordnungen zuständig ist: Laband, a. a. O. Bd. I, S. 589 ff.

reichsgesetzliche Regelung vorliege, führt auch dann zu Bedenken, wenn angenommen werden wollte, dass zwar in den Art. 42 und 43 den Einzelstaaten die Befugniss zur Erlassung von Bahnpolizeireglements zugestanden worden sei, dass diese Befugniss jedoch dadurch aufgehört habe, dass seitens des Reichs auf Grund des Art. 4 Z. 8 der Reichsverfassung dieser Teil des Eisenbahnwesens, nämlich die Bahnpolizei, geregelt worden sei, da nach dem Wortlaut dieses Artikels eine derartige Normirung auf dem Weg der Gesetzgebung (im formellen Sinn) hätte erfolgen müssen[22]).

Völlig unbenommen bleibt den Einzelstaaten ausser den erforderlich erscheinenden Ausführungsbestimmungen, welche nach § 74 Abs. 3 der Betriebsordnung und § 55 Abs. 3 der Bahnordnung dem Reichseisenbahnamt mitzuteilen sind, weitere polizeiliche, also auch strafrechtliche Vorschriften zu erlassen[23]), denn die Betriebsordnung und die

---

A. M. hinsichtlich der Zuständigkeit des Bundesraths zur Erlassung von Rechtsvorschriften auf Grund des genannten Artikels sind u. A. Thudichum in v. Holtzendorff's Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtspflege des deutschen Reichs, Leipzig 1871 ff. I, S. 22 und namentlich: Arndt, Verordnungsrecht.

[22]) Dafür, dass die Befugniss des Bundesrats zur Erlassung des Bahnpolizeireglements in seiner Eigenschaft als Organ des Reichs mindestens zweifelhaft ist, der Bundesrat vielmehr nur zur Feststellung des Inhalts der gleichen Bahnpolizeireglements berechtigt erscheint, z. B. Laband a. a. O. Bd. II, S. 118; Meves, a. a. O. S. 171 ff.; Hänel, deutsches Staatsrecht, Bd. I, 1892, S. 644 ff. Vgl. Eger, pr. Eisenbahnrecht, Bd. I, S. 60 Anmerk. 8. A. M. v. Rönne, das Staatsrecht des deutschen Reichs, Leipzig 1876, Bd. II, S. 321 f.; Entscheidung des Reichsoberhandelsgerichts vom 2. Juni 1876 (Entscheidungen Bd. XXI, S. 61), Erkenntniss des Reichsgerichts (III. Strafsenat) vom 24. März 1884 (Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen Bd. X, S. 326 f.). Mit Recht wird von Laband darauf hingewiesen, dass die genannten Entscheidungen des Reichsgerichts und des Oberhandelsgerichts nicht einmal berücksichtigt haben, dass das Bahnpolizeireglement vom 4. Januar 1875, auf welches diese Entscheidungen sich beziehen, nicht wie für Rechtsvorschriften erforderlich im Reichsgesetzesblatt publizirt, sondern nur im Centralblatt abgedruckt worden ist.

[23]) Voraussetzung ist selbstverständlich, dass die Grenzen, welche durch den § 5 des Einführungsgesetzes zum Reichsstrafgesetzbuch gezogen worden sind, eingehalten werden. Nach diesem § darf in landesgesetz-

Bahnordnung wollen nicht sämtliche Bahnpolizeistrafvorschriften in sich begreifen, sondern nur diejenigen Grundsätze aufstellen, deren gleichmässige Durchführung in den einzelnen Ländern zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs für notwendig erachtet wurde. Aus diesem Grunde ist es selbstverständlich, dass neben ihnen weitere Normen, deren Statuirung durch bestimmte provinzielle oder örtliche Verhältnisse wohl gerechtfertigt sein mag, Platz haben können. Derartige Bestimmungen sind auch vielfach gegeben worden[24]). Angeführt mag noch werden, dass selbst die einzelne Bahnverwaltung nach § 53 der Betriebsordnung und § 43 der Bahnordnung befugt ist, allgemeine Anordnungen behufs Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebiets und bei der Beförderung der Personen und Sachen zu treffen, deren Nichtbeachtung ebenso wie die übrigen Bahnpolizeiübertretungen zu bestrafen ist[25]).

Die genannten Reglements sowie die von den Einzelstaaten erlassenen Bahnpolizeistrafvorschriften sind jedoch nicht die einzigen Quellen des Eisenbahnpolizeistrafrechts: die allgemeinen Grundsätze des Reichsstrafgesetzbuchs, d. h. diejenigen Sätze, die sich auf die strafbaren Handlungen überhaupt beziehen, haben grundsätzlich auch für die sämtlichen Eisenbahnpolizeidelikte Geltung. Diese Grundsätze sind in den einleitenden Bestimmungen und in dem ersten Teil des Reichsstrafgesetzbuchs derart behandelt worden, dass die hierbei in Betracht kommenden Materien als geregelt anzusehen sind und dass

---

lichen Vorschriften nur Gefängnis bis zu zwei Jahren, Haft, Geldstrafe, Einziehung einzelner Gegenstände und die Entziehung öffentlicher Ämter angedroht werden. Hiezu kommt, dass nur die auf Übertretungen gesetzten Strafen (Haft, Geldstrafe bis zu 150 Mk.) zur Anwendung kommen können, da ja die Eisenbahnverbrechen und Vergehen vollständig vom Reich geregelt sind.

[24]) Soweit jedoch solche derartige Bestimmungen in den früheren Bahnpolizeireglements der Einzelstaaten enthalten waren, sind sie ausser Kraft getreten, da diese Bahnpolizeireglements durchweg aufgehoben sind.

[25]) Dieselben werden in der Regel für bestimmte Stationen aufgestellt und in den sogenannten Bahnhofordnungen zur Kenntniss des Publikums gebracht. Sie haben den Transport des Gepäcks nach und von der Gepäcksstelle, das Mitnehmen von Hunden, das Rauchen in den Wartesälen u. dergl. zum Gegenstand.

somit mit dem Inkrafttreten des Reichsstrafgetetzbuchs die entsprechenden Materien des sonstigen Reichsrechts sowie des Landesrechts prinzipiell ihre Geltung verloren haben und in dieser Hinsicht nur abweichende reichsrechtliche (lex posterior derogat legi priori), dagegen keine abweichenden landesrechtlichen Vorschriften erlassen werden dürfen. Daraus ergiebt sich die prinzipielle Geltung dieser allgemeinen Grundsätze des Reichsstrafgesetzbuchs für die neben diesem in Kraft gebliebenen oder in Kraft tretenden landesrechtlichen Strafgesetze ohne Weiteres; es wäre jedoch die ausdrückliche Anerkennung dieses Grundsatzes durch das Reichsstrafgesetzbuch zu wünschen gewesen und es ist diese Unterlassung als eine Lücke zu bezeichnen, welche übrigens durch mehrere Landesgesetze für ihr Gebiet in zulässiger Weise ausgefüllt worden ist, so in Bayern durch das Einführungsgesetz zum Reichsstrafgesetzbuch vom 26. Dezember 1871, in Württemberg durch das Gesetz vom 27. Dezember 1871, in Sachsen durch das Gesetz vom 15. April 1873. Allein abgesehen davon, dass mehrere dieser allgemeinen Grundsätze in Folge ausdrücklicher Bestimmung des Reichsstrafgesetzbuchs nicht bei sämtlichen Delikten, mögen sie in Reichs- oder Landesgesetzen enthalten sein, zur Anwendung kommen (z. B. die Bestimmungen über den Versuch und die Teilnahme, über die reale Konkurrenz) ist hervorzuheben, dass diese Grundsätze auf die einzelstaatliche Strafgesetzgebung teils gar nicht (sofern es sich um Delikte und Strafen handelt, deren Festsetzung der Zuständigkeit der Landesgesetzgebung entzogen ist — R.-St.-G.-B. § 1, Abs. 1, § 4, Nr. 1, 2, §§ 13—15, 17, 20, 21, 31—39, 45, 57, Nr. 1, 2, 70, Nr. 1, 3 —) teils nicht ohne Weiteres (z. B. die Grundsätze über den räumlichen Wirkungskreis R.-St.-G.-B. §§ 3—8) anwendbar sind sowie dass sie auf das Landesrecht nur insoweit eingreifen, als mit Rücksicht auf den besonderen Charakter der betreffenden strafbaren Handlungen besondere abweichende Grundsätze nicht aufgestellt worden sind. Mit dieser Massgabe treten auch diese Grundsätze für das Bahnpolizeistrafrecht in Wirksamkeit: sie kommen zur Anwendung, soweit sie auf die Uebertretungen und, sofern es sich um Landesrecht handelt, auf die landesrechtlichen Strafbestimmungen überhaupt anwendbar sind und soweit nicht eine Modifikation derselben durch die bahnpolizeilichen Vorschriften erfolgt ist, was namentlich

hinsichtlich des persönlichen Wirkungskreises der Bahnpolizeistrafvorschriften geschehen ist[26]).

[26]) Was das Ausland anbelangt, so sind als bahnpolizeiliche Vorschriften in Geltung für Österreich: die Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, für die Schweiz: das Bundesgesetz vom 18. Februar 1878, betr. die Handhabung der Bahnpolizei, für Frankreich: das Reglement vom 15. November 1846, für Italien: das Bahnpolizeireglement vom 31. Oktober 1873, für Russland: das Eisenbahngesetz vom 12. Juni 1885. In England existirt ein allgemeines Bahnpolizeireglement nicht, die Bestimmungen für das Publikum werden in den Fahrplänen der einzelnen Bahnen, welche zur Erlassung solcher Vorschriften konzessionsmässig befugt sind, veröffentlicht.

II. Abschnitt.

Die einzelnen Delikte.

§ 3. Im Allgemeinen.

Der Staat hat die Bedingungen eines gesunden Rechtslebens sicher zu stellen. Diese Sicherstellung geschieht unter Anderem dadurch, dass gewisse Handlungen, welche sich gegen diese Bedingungen, die sogenannten Rechtsgüter, richten, mit Strafe bedroht werden. Bei den strafbaren Handlungen sind drei Arten zu unterscheiden: Verletzungsdelikte, Gefährdungsdelikte und Handlungen, die als solche (wegen der ihnen möglicherweise zukommenden Gefährlichkeit) unter Strafe gestellt sind. Sämtliche drei Gruppen sind in dem Eisenbahnstrafrecht vertreten. Diejenigen Eisenbahndelikte, welche eine Verletzung oder Gefährdung von Rechtsgütern (der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs, des Staats, des Vermögens) enthalten, sind entweder Verbrechen oder Vergehen; die dritte Gruppe, die Eisenbahnpolizeidelikte, gehört mit Ausnahme der Delikte des § 320 des Reichsstrafgesetzbuchs zu der Kategorie der Übertretungen.

I. Abteilung.

Die Eisenbahn-Verbrechen und -Vergehen [1]).

§ 4. Die Eisenbahn-Transportgefährdung [2]).

a) In objektiver Hinsicht.

Zum Zweck der Feststellung des Begriffs „Eisenbahn" im Sinn der §§ 315 und 316 des Reichsstrafgesetzbuchs sind in erster Linie die Gründe zu untersuchen, welche zur Erlassung der bezüglichen Vorschriften geführt haben.

[1]) Meves, Gerichtssaal XXVI, S. 183 teilt die Eisenbahnverbrechen und -vergehen ein in Handlungen, welche direkt gegen die Eisenbahnen gerichtet sind (R.-St.-G.-B. §§ 305, 315, 316, 319, 320, 90 Z. 2) und Handlungen, deren Strafbarkeit durch eine Konkurrenz mit der Eisenbahn erhöht wird (R.-St.-G.-B. §§ 243 Z. 4, 250 Z. 3). Endemann, das Recht der Eisenbahnen, Leipzig 1886, S. 725, unterscheidet zwischen Handlungen, die ebensogut von Dritten, als von Angestellten dés Eisenbahndienstes verübt werden können (R.-St.-G.-B. §§ 305, 315, 316 Abs. 1, 90, 243 Z. 4, 250 Z. 3) und Handlungen, die nur von den bei der Eisenbahnverwaltung angestellten Personen begangen werden können (R.-St.-G.-B. §§ 316 Abs. 2, 319, 320). Ebenso Eger, preuss. Eis.-Recht Bd. II, S. 151 f. und Röll in seiner Encyclopädie des Eisenbahnwesens, Bd. III, S. 1304, welche die ersteren Delikte allgemeine Eisenbahndelikte, die letzteren besondere Eisenbahndelikte nennen. Ich halte eine Unterscheidung der Eisenbahnverbrechen und -vergehen nach Massgabe der oben aufgezählten drei Gesichtspunkte, welche zur Gewährung eines höheren Rechtsschutzes für die Eisenbahnen geführt haben, für genügend, und Einteilungen, wie die angeführten, für entbehrlich. Die Rubrizirung von Endemann erscheint insofern unzweckmässig, als durch dieselben verwandte Delikte — die verschiedenen Arten der Transportgefährdung — von einander getrennt werden.

[2]) R.-St.-G.-B. § 315: Wer vorsätzlich Eisenbahnanlagen, Beförderungsmittel oder sonstiges Zubehör derselben dergestalt beschädigt, oder auf der Fahrbahn durch falsche Zeichen oder Signale oder auf andere Weise solche Hindernisse bereitet, dass dadurch der Transport in Gefahr gesetzt wird, wird mit Zuchthaus bis zu 10 Jahren bestraft.

Ist durch die Handlung eine schwere Körperverletzung verursacht worden, so tritt Zuchthausstrafe nicht unter 5 Jahren und, wenn der Tod

Die genannten §§ sind dem preussischen Strafgesetzbuch vom 14. April 1851, §§ 294, 295, entnommen[3]), welche §§ ihrerseits der preussischen Verordnung vom 30. November 1840, betreffend die Bestrafung der Beschädiger der Eisenbahnanlagen, entstammen. Letztgenannte Verordnung war erlassen worden in der Zeit, da sich die mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahnen auf immer weitere Strecken auszudehnen anfingen. Es erschien im Interesse der allgemeinen Sicherheit angezeigt, die so betriebenen Eisenbahnen unter besonderen Strafschutz zu stellen, denn bei der Schnelligkeit der Bewegung, welche die Dampfkraft zu bewirken vermag, bei der Schwierigkeit, diese Bewegung augenblicklich und sicher zu beherrschen, sind natürlich Stö-

---

eines Menschen verursacht worden ist, Zuchthausstrafe nicht unter 10 Jahren oder lebenslängliche Zuchthausstrafe ein.

§ 316: Wer fahrlässigerweise durch eine der vorbezeichneten Handlungen den Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr setzt, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahre, und wenn durch die Handlung der Tod eines Menschen verursacht worden ist, mit Gefängnis von einem Monat bis zu drei Jahren bestraft.

Gleiche Strafe trifft die zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellten Personen, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten einen Transport in Gefahr setzen.

[3]) Pr. St.-G.-B. § 294: Wer vorsätzlich an Eisenbahnanlagen, deren Transportmitteln oder anderem Zubehör solche Beschädigungen verübt oder auf der Fahrbahn durch Aufstellen, Hinlegen oder Hinwerfen von Gegenständen, oder durch Verrückung von Schienen oder auf andere Weise solche Hindernisse bereitet, dass dadurch der Transport auf der Bahn in Gefahr gesetzt wird, hat Zuchthaus bis zu 10 Jahren verwirkt.

Hat die Handlung die schwere Körperverletzung eines Menschen zur Folge gehabt, so tritt Zuchthausstrafe von 10—20 Jahren, und hat infolge der Handlung ein Mensch das Leben verloren, die Todesstrafe ein.

§ 295: Wer fahrlässigerweise durch Handlungen der im § 294 bezeichneten Art den Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr setzt, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr, und wenn dadurch ein Mensch das Leben verloren hat, mit Gefängnis von 2 Monaten bis zu 3 Jahren bestraft.

Eine gleiche Strafe haben die zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Transportbetrieb angestellten Personen (Eisenbahnbeamte) verwirkt, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten einen Transport in Gefahr setzen.

rungen des Betriebs mit weit grösserer Gefahr für die zu transportirenden Personen und Sachen verbunden. Für die Ahndung solcher Störungen, solcher durch das neue, eigenartige Verkehrsmittel hervorgerufenen neuen, eigenartigen Vergehen lag bisher kein oder wenigstens kein ihrer Gefährlichkeit entsprechendes Strafgesetz vor. So war die Erlassung jener Verordnung unumgänglich notwendig. Auch andere deutsche und ausserdeutsche Staaten haben es, wie bereits oben angeführt, für nötig erachtet, analoge Gesetze zu erlassen. Diese sämtlichen ausserpreussischen Gesetze beziehen sich auch nur auf mit Dampfkraft betriebene Eisenbahnen; etliche dieser Gesetze (Sachsen, Mecklenburg) thun sogar ausdrücklich der Lokomotiven, der Dampfwagen Erwähnung. Es erscheint deshalb unzweifelhaft, dass unter den Schutz der, aus jener preussischen Verordnung emanirenden §§ 315, 316 des Reichsstrafgesetzbuchs jedenfalls die Eisenbahnen fallen, bei denen der Transport vermittelst Dampfkraft erfolgt. Diese sogenannten Lokomotivbahnen verlieren ihren Charakter als Eisenbahnen, deren Transportgefährdung unter besonderen Strafschutz gestellt ist, selbst dann nicht, wenn die Grösse und Häufigkeit der Gefahr dadurch vermindert erscheint, dass mit geringerer Schnelligkeit gefahren wird und der Transport mit grösserer Leichtigkeit zum Stillstand gebracht werden kann, wie dies bei den Bahnen untergeordneter Bedeutung (Sekundärbahnen) und den Dampfstrassenbahnen[4]) der Fall ist, jedoch auch bei Vollbahnen häufig vorkommt, denn auch bei dieser Art von Betrieb ist eben die Gefahr für Personen und Sachen durch die benützte und wenn entfesselte, nicht jeden Moment wieder zu fesselnde, vom menschlichen Willen auch bei fortgeschrittener Technik nicht mit unfehlbarer Sicherheit zu beherrschende Naturkraft ungleich grösser als bei Bahnen, welche ohne Dampf betrieben werden. Es könnte zwar fraglich erscheinen, ob die Dampfstrassenbahnen

---

[4]) Reichsgericht I, 3. Juli 1884 (Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen Bd. II, S. 33 ff.). Reichsgericht I, 1. Dezember 1884 (Rechtsprechung des Reichsgerichts in Strafsachen Bd. VI, S. 171). Reichsgericht II, 9. Dezember 1887 (Entsch. Bd. XVI, S. 431 f.). Reichsgericht II, 28. Januar 1890 (Jurist. Wochenschrift 1890, S. 61). Reichsgericht I, 23. Dezember 1890 (Eger, eisenbahnrechtliche Entscheidungen deutscher und österreichischer Gerichte VII, S. 344).

auf den Rechtsschutz der §§ 315 und 316 Anspruch haben, weil ja die Dampfstrassenbahnen zur Zeit der Erlassung jener oben erwähnten preussischen Verordnung und des preussischen Strafgesetzbuchs vom Jahr 1851 noch gar nicht eingeführt waren, allein daraus, dass das Reichsstrafgesetzbuch, bei dessen Erlassung Dampfstrassenbahnen bereits vorhanden waren, das Wort „Eisenbahn" ohne jeglichen Zusatz beibehalten hat, lässt sich auf die Intention des Gesetzgebers schliessen, darunter jede Eisenbahn in dem seither damit verbundenen Sinn einer Lokomotivbahn mitzubegreifen. Da nun zu den Lokomotivbahnen auch die Dampfstrassenbahnen gehören, so fallen dieselben eo ipso unter das Gesetz, die Ausschliessung der Anwendung der Bestimmungen der §§ 315, 316 auf diese Art von Lokomotivbahnen hätte ausdrücklich festgesetzt werden müssen, wenn der Gesetzgeber diese Ausschliessung gewollt hätte. Ein Grund zu einer solchen Ausschliessung hätte übrigens auch nicht vorgelegen, denn wenn auch bei den Dampfstrassenbahnen die Gefahr des Zusammenstosses mit anderen Zügen fast ausgeschlossen ist, so kann ihr ordnungswidriger Betrieb und ihre Gefährdung jedenfalls andere Gefahren herbeiführen, ja die betreffenden Delikte können leichter und deshalb auch häufiger stattfinden, da die Transporte sich auch im Innern einer Stadt und auf einer Fahrbahn bewegen, welche im Allgemeinen von der Benützung des Publikums nicht ausgeschlossen ist. Immerhin wird, wenn dies nach den sonstigen Umständen angemessen erscheint, die geringere Schnelligkeit, mit der auf diesen Bahnen gefahren wird, und die grössere Leichtigkeit, die Züge zum Stillstand zu bringen, bei der Strafzumessung zu berücksichtigen sein und hierzu ist ja dem Richter durch den elastischen Strafrahmen eine Handhabe geboten.

Der rechtliche Begriff der Eisenbahn im Sinn des Gesetzes deckt sich aber nicht mit dem Begriff der Lokomotivbahn, er ist weiter. Zwar hat die diesbezügliche preussische Verordnung und vielleicht auch das Reichsstrafgesetzbuch zunächst nur Lokomotivbahnen im Auge, dessenungeachtet wäre der Schluss, der Gesetzgeber habe künftig etwa zu erstellenden, mit ähnlicher elementarer Kraft zu betreibender Eisenbahnen den ihnen nicht minder nötigen Schutz vorenthalten wollen, voreilig und unbegründet, im Gegenteil: gerade der Umstand, dass

das Gesetz der einen elementaren Kraft, der Dampfkraft, nicht besondere Erwähnung thut, lässt der Vermutung hinlänglich Raum, er habe geahnt oder vielmehr, er sei sich mehr oder weniger deutlich bewusst gewesen, dass er die reiche Mannigfaltigkeit des künftigen Bahnbetriebs im Voraus zu fixiren nicht in der Lage sei. Wir werden nicht irre gehen mit der Annahme, der Gesetzgeber habe mit seinen Schutzvorschriften überhaupt solche Eisenbahnen im Auge gehabt, bei denen die Verletzung ihrer Integrität weittragende Folgen hat, intensivere Gefahren mit sich führt; dies aber trifft bei allen durch elementare Kraft betriebenen Eisenbahnen gleichermassen zu. Demgemäss gehören hierher auch z. B. die elektrischen Bahnen[5]), denn sie haben mit den durch Dampfkraft betriebenen Eisenbahnen nicht allein das Schienengeleise gemein, sondern auch die Benützung einer elementaren, vom menschlichen Willen nicht schlechthin abhängigen Kraft, welche unter Umständen ausnehmend gefährlich werden kann, ja man wird sogar sagen müssen, dass die elektrischen Bahnen nach dem heutigen Stand der Technik jener Schutzvorschriften noch mehr als die Lokomotivbahnen benötigt sind, denn die Schnelligkeit der Fortbewegung kann bei ihnen ungleich grösser sein und demgemäss sind auch bei Störungen ihres Betriebs die nachteiligen Folgen für den Transport grösser.

Andere aber, als durch elementare Kraft zu betreibende Eisenbahnen können wir nicht als unter das Gesetz fallend ansehen. Nach unserem Dafürhalten unterscheiden sich durch Tiere oder Menschen beförderte Eisenbahntransporte ganz wesentlich von den durch elementare Kraft bewirkten Transporten. Gemeinsam ist beiderlei Transporten die durch die Gleise vermittelte grössere Raschheit der Fortbewegung, indess, bei den nicht durch Naturkraft beförderten Transporten ist die Hemmung der Bewegung kaum schwieriger als bei jedem ohne das Medium einer Spurbahn ausgeführten Transport. Bei Eisenbahnen dieser Kategorie, zu welchen namentlich die Pferdeeisenbahnen zu zählen sind, kann also von einer ausserordentlichen Gefahr für Personen oder Sachen nicht wohl die Rede sein; demnach trifft

---

[5]) Reichsgericht I, 17. September 1885 (Entsch. Bd. XII, S. 371). Vgl. Meyer, S. 914. A. M. Eger, preuss. E.-Recht, Bd. II, S. 152.

der gesetzgeberische Grund für die Erlassung der fraglichen Schutzvorschriften bei diesen Bahnen nicht zu[6]). Ein Bedürfniss aber, von der Absicht des Gesetzgebers abzugehen und den höheren Strafrechtsschutz der §§ 315 und 316 auch diesen Bahnen, namentlich den Pferdebahnen zu gewähren, ist nicht als vorhanden anzuerkennen, wenn auch der Wortlaut jener §§ einer solchen Gewährung nicht im Wege stünde, das Wort „Eisenbahn" vielmehr seinem Wortsinn nach jede zum Transport von Gütern und Personen bestimmte Anlage, bei welchen die Transportmittel sich auf festen, die Bahn ganz genau vorzeichnenden Schienen[7]) bewegen, in sich begreift.

---

[6]) Reichsgericht II, 19. Mai 1885 (Entsch. Bd. XII, S. 205). Erkenntnis des Kammergerichts in Berlin vom 17. September 1874 (Gerichtssaal XXVI S. 609). Vgl. Meyer, S. 914; Berner, Lehrbuch des deutschen Strafrechts, 14. Aufl., S. 584; v. Liszt, Lehrbuch des deutschen Strafrechts, 2. Aufl., S. 495; Olshausen, Kommentar zum Strafgesetzbuch für das deutsche Reich, 2. Aufl., S. 1199; Rubo, Kommentar zum Strafgesetzbuch für das deutsche Reich, 1879, Nr. 43 zu § 315; Rüdorff-Stenglein, Kommentar zum Reichsstrafgesetzbuch, 1881, Nr. 1 zu § 315.

A. M. Oppenhoff, das Strafgesetzbuch für das deutsche Reich, 11. Ausgabe 1888, Nr. 2 zu § 315; Puchelt, das Strafgesetzbuch für das deutsche Reich 1881, Nr. 2 zu § 315; v. Schwarze, Kommentar zum deutschen Strafgesetzbuch, 4. Aufl., Nr. 3 zu § 315; Meves, Gerichtssaal XXVI S. 189 ff.; Dochow in v. Holtzendorffs Rechtslexikon unter „gemeingefährliche Verbrechen"; Schaper in v. Holtzendorffs Handbuch des deutschen Strafrechts 1871, Bd. III, S. 895, in Beziehung auf Pferdebahnen mit selbständiger Fahrbahn, d. h. solche, deren Schienen in Strassen und Chausseen nicht eingelegt sind; v. Kirchmann, das Strafgesetzbuch von 1870, in Beziehung auf Pferdebahnen, auf denen der Transport im Grossen, nicht nur mit einzelnen und kleineren Wagen betrieben wird. Pferdebahnen, wie sie v. Kirchmann im Auge hat, dürften in Deutschland zur Zeit nicht vorkommen. Die Ansicht Schapers würde dahin führen, dass eine und dieselbe Pferdebahn, welche, was häufig vorkommt, abwechslungsweise auf einer Strasse oder selbständig geführt wird, streckenweise unter das Gesetz fiele.

[7]) Das Material der Schienen ist gleichgiltig. Olshausen, 2. Bd. S. 1198. Rubo, Nr. 44 zu § 315. A. M. Reichsgericht II, 19. Mai 1885 (Entsch. Bd. XII, S. 205). Reichsgericht I, 17. September 1885 (Entsch. Bd. XII, S. 371), wo metallene bezw. eiserne Schienen verlangt werden. Dermalen ist diese Streitfrage noch ohne praktischen Wert, weil bei allen

Diejenigen Eisenbahnen, die sich besonderer Schutzvorschriften erfreuen, müssen bereits zum Zweck des Transports in Benützung genommen sein, denn es wird erfordert, dass der Transport auf der Bahn in Gefahr gesetzt wird. Ist die Eisenbahn aber in Benützung genommen, so ist es gleichgiltig, ob die treibende Maschine ein besonderes Gefährt oder einen Teil des die Personen oder Sachen aufnehmenden Wagens bildet, ob die für den gewöhnlichen Verkehr bestimmte Strasse zur Schienenlage benützt ist, wie die Art des Betriebs geregelt ist, ob bezw. welche Sicherheitsmassregeln getroffen worden und ob die Bahn sich oberhalb oder unterhalb der Erdoberfläche befindet; auch ist gleichgiltig, ob die Betriebsordnung oder die Bahnordnung oder keine dieser Vorschriften auf die betreffende Bahn Anwendung finden. Gleich ist ferner, ob die Eisenbahn dem Personen- oder Güterverkehr dient, ob sie für den öffentlichen Verkehr oder lediglich für beschränkte, z. B. militärische oder private Transportzwecke bestimmt ist[8]). Auch ist

---

hier in Betracht kommenden Eisenbahnen metallene Schienen verwendet sind. Die ausdehnende Erklärung des Worts Eisenbahn in dieser Richtung dürfte im Sinne des Gesetzes gelegen sein.

[8]) Reichsgericht II, 4. Dez. 1883 (Entsch. Bd. IX, S. 223 ff.); Reichsgericht IV, 2. März 1886 (Rechtspr. Bd. VIII, S. 147 ff.). A. M. Eger, pr. E. Recht, Bd. II, S. 152; ebenso Meves, S. 186 ff. Der letztere geht von der Einreihung der Transportgefährdung unter die gemeingefährlichen Delikte aus. Er bezeichnet das gemeingefährliche Delikt als eine Rechtsverletzung, welche eine Gefahr im Gefolge hat, geeignet Personen oder Sachen zu bedrohen, gegen die die rechtsverletzende Handlung nicht gerichtet war, an die der Thäter gar nicht gedacht hat und hat denken können, gleichgiltig, wieviele Menschen oder Sachen dieser Gefahr ausgesetzt waren. Auf Grund dieser an sich richtigen Definition der gemeingefährlichen Delikte scheidet er alle Angriffe gegen die nicht dem Publikum zur Benützung zugänglichen Eisenbahnen aus, da diese gegen bestimmte Personen oder Sachen gerichtet seien. Diese Ansicht erscheint, abgesehen davon, dass der Begriff der Gemeingefahr für die Feststellung des Begriffs der Transportgefährdung ohne Belang ist, schon deshalb als unzutreffend, weil eben auch die Angriffe gegen private oder andere, nicht dem öffentlichen Verkehr dienende Eisenbahnen keineswegs ausschliesslich gegen bestimmte Personen oder Sachen gerichtet sind: es können z. B. Personen oder Sachen, welche sich neben der Eisenbahn oder im Zug befunden haben, durch die

einflusslos, ob sie zwar für den öffentlichen Verkehr bestimmt, im gegebenen Fall aber nur zu Arbeitszwecken, d. h. zum Transport von Arbeitspersonal und Materialien, oder vorerst nur zu Probefahrten verwendet worden ist. Die Voraussetzung der §§ 315 und 316 liegt bei solchen in Benützung genommenen Eisenbahnen sowohl nach dem Wortlaut des Gesetzes als auch nach seinem Grund und Zweck vor. Dafür, dass nicht bloss die dem öffentlichen Verkehr übergebenen Eisenbahnen unter das Gesetz fallen, spricht auch der Umstand, dass als Object der in den §§ 317 und 318 des Reichsstrafgesetzbuchs vorgesehenen Delikte nur die zu öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphenanstalten bezeichnet sind, während bei den §§ 315 und 316 die nähere Bestimmung des Zweeks fehlt. Übrigens wird im Falle der Aburteilung von Delikten gegen Eisenbahnen, die privaten Zwecken dienen oder vorerst nur zu Materialtransporten benützt werden, auf die minder wichtige Bedeutung dieser Bahnen bei der Strafzumessung Rücksicht zu nehmen sein, d. h. diese Delikte sollten in der Regel mit einer geringeren Strafe geahndet werden, als diejenigen Delikte, die sich gegen — dem allgemeinen Verkehr dienende Eisenbahnen richten; jedoch sind auch bei jenen Delikten besonders sehwere Fälle keineswegs ausgeschlossen.

Das Wort „Transport“ bezeichnet die zu gleicher Zeit fortzuschaffenden, von einem Ort zum anderen zu befördernden Güter und Personen (commeatus), im weiteren Sinn aber auch die Transportmittel, die Mittel zur Beförderung, insonderheit Lokomotiven, Tender und Wagen; es lassen sich ja diese Mittel zur Beförderung von den zu befördernden Gütern und Personen nicht trennen. Da die Entstehungsgeschichte der §§ 315 und 316 einen Anhaltspunkt für die Fassung des Begriffs „Transport“ nicht gewährt, so haben wir uns an den Sprachgebrauch zu halten. Es liegt also eine Eisenbahntransportgefährdung im Sinne des Gesetzes vor, wenn die durch die Bahn zu befördernden Güter[9]) oder Personen — Reisende, Zugbegleitungsperso-

---

Transportgefährdung verletzt oder beschädigt werden, ohne dass der Thäter daran gedacht hat.

[9]) Reichsgericht IV, 13. Mai 1887 (Entsch. Bd. XVI, S. 66 ff.), wonach ein mit Rädern versehener, auf den Schienen sich bewegender Lastenkrahn, wenn er in einen Zug eingereiht und mit diesem durch die Kraft

nal[10]) — oder Lokomotiven, Tender und Wagen[11]) in Gefahr gesetzt werden. Dabei ist ein Unterschied zwischen den verschiedenen Arten von Transporten auf den Eisenbahnen nicht zu machen, namentlich nicht zwischen Transporten, welche dem bestimmungsmässigen Betrieb auf der Bahn unmittelbar dienen, und zwischen Transporten, welche dem eigentlichen, bestimmungsmässigen Bahnbetrieb nicht angehören, d. h. ausserhalb desselben und mit bezw. auf nicht hierfür bestimmten Beförderungsmitteln (Rollwagen, Draisinen) erfolgen[12]). Ob der Transport gerade unterwegs, in der Bewegung zwischen zwei Stationen begriffen ist, ist für den Thatbestand irrelevant. Als Transporte sind auch anzusehen innerhalb des Bahnhofs befindliche Rangirzüge sowie unter Umständen einzelne Lokomotiven und Wagen[13]), z. B. fallen die Wagen,

---

der Lokomotive fortbewegt wird, unter den Begriff Transport auf einer Eisenbahn fällt, denn der Krahn ist zwar kein Transportmittel, aber ein Transportgegenstand, welche Eigenschaft ihm auch zukommt, obgleich er nicht auf einem Transportmittel befördert, sondern ähnlich einem Transportmittel selbst, unmittelbar auf den Schienen bewegt wird.

[10]) Reichsgericht II, 18. Mai 1886 (Entsch. Bd. XIV, S. 134 ff.).

[11]) Reichsgericht I, 24. Februar 1881 (Entsch. Bd. III, S. 415 ff.).

[12]) A. M. Reichsgericht IV, 29. Sept. 1891 (Eger, Entsch. VIII, S. 385 f.), sowie die Mehrzahl der Schriftsteller. M. E. darf in Beziehung auf die §§ 315 und 316 eine Unterscheidung zwischen Transporten, welche dem Eisenbahnbetrieb unmittelbar und solchen, welche ihm mittelbar dienen, nicht gemacht werden; ein Materialzug dient gerade so, wie ein Rollwagen, welcher Arbeitsmaterial und Arbeiter zu dem Arbeitsplatz bringt, auch nur mittelbar dem eigentlichen Eisenbahnbetrieb und doch ist unzweifelhaft ein solcher Zug als Transport im Sinne des Gesetzes anzusehen, vgl. Pezold, die dentsche Strafrechtspraxis II. 1879, S. 542. Dass ein Rollwagen dem eigentlichen bestimmungsmässigen Bahnbetrieb nicht angehört und für denselben nicht bestimmt ist, ist nicht zu bestreiten; aber es ist auch weder nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch, noch im Hinblick auf den Wortsinn und Grund des Gesetzes anzunehmen, dass das Wort Transport in diesem engeren Sinne zu verstehen ist. Es hat der Bahnbetrieb im allgemeinen gegen Gefährdungen geschützt werden wollen, diesem Betrieb gehören aber alle Mittel zur Beförderung von Personen oder Sachen an, sofern sie sich vermöge besonderer Einrichtungen (Spurkränze, bewegliche Achsen) zur Fortbewegung auf den Schienen eignen.

[13]) Reichsgericht III, 31. Januar 1884 (Rechtspr. Bd. VI, S. 75);

welche bei der Zugsbildung oder Zugszerreissung abgestossen werden, unter den Begriff ohne Unterschied, ob sie mit Personen oder Gütern besetzt sind oder nicht. Selbst das Mittel, durch welches die Bewegung bewirkt wird, erscheint oft gleichgiltig[14]), entscheidend ist nur, dass der Transport auf einer Eisenbahn im Sinne des Gesetzes gefährdet wird; gefährdet kann ein Transport demnach auch werden, wenn die Beförderung nicht durch mechanische Kräfte bewirkt wird, wenn z. B. ein Zug durch menschliche oder tierische Kräfte in Bewegung gesetzt ist; in einem solchen Fall fragt es sich dann eben, ob von einer Ingefahrsetzung des Transports überhaupt die Rede sein kann. Ja selbst das Moment der Bewegung ist nicht immer erforderlich[15]), es ist nicht einzusehen, warum z. B. ein auf freier Strecke aus irgend einer Ursache liegen gebliebener oder auf einem Bahnhof zur Abfahrt bereitstehender Zug nicht Gegenstand der Transportgefährdung sollte werden können. Falls auf einen solchen Zug ein Wagen auffosst und Menschen oder Güter verletzt bezw. beschädigt werden, so ist nicht blos der auffossende Wagen, sondern insbesondere der betreffende Zug als Transport, welcher gefährdet worden ist, anzusehen. Zuzugeben ist nur, dass Transportgefährdungen in der Regel nur in Bezug auf in Bewegung befindliche Transporte vorkommen und eine Gefährdung nicht in Bewegung gesetzter Transporte in der Regel durch in Bewegung befindliche Transporte bewirkt wird. Aber diese Fälle bilden, wie gesagt, nur die Regel und Ausnahmen können ganz wohl vorkommen. Der Zweck und die Bestimmung einer Eisenbahn im Sinne des Gesetzes ist zwar, der durch mechanische Kräfte zu bewirkenden Beförderung von Personen und Gütern zu dienen, allein die Anlage und der Betrieb dieser Eisenbahnen bringen es mit sich, dass Eisenbahnwagen, Menschen oder Sachen auch ohne Einwirkung jener mechanischen Kräfte in Gefahr gesetzt werden können. Ob nun der ganze Transport in Gefahr gesetzt sein muss, oder ob es genügt, dass nur ein Teil bezw. ein wesentlicher Teil gefährdet wird,

---

Reichsgericht IV, 16. Dezember 1884 (Entsch. Bd. XI, S. 328 ff.); Reichsgericht III, 8. Februar 1892 (Entsch. Bd. XXII, S. 343 ff.).

[14]) A. M. Meves a. a. O. S. 199.

[15]) Reichsgericht III, 31. Januar 1884 (Rechtsp. Bd. VI, S. 75); Reichsgericht IV, 16. Dezember 1884 (Entsch. Bd. XI, S. 328 ff.).

ist lediglich eine Thatfrage, es kommt auf den einzelnen Fall an. Wenn z. B. infolge der Beschädigung einer Sitzbank in einem Personenwagen oder eines Schaffnertrittbretts an einem Güterwagen die Verletzung von Personen erfolgt, so wird kaum von einer Transportgefährdung die Rede sein können. Anders aber stellt sich die Sache dar, wenn ein Wagen z. B. durch Abkuppelung auf einer geneigten Strecke oder durch Weichenverstellung, während ein Zugsteil schon ungefährdet vorbeigefahren ist, in Gefahr gesetzt wird. Hier kann das Vorliegen des Thatbestands einer Transportgefährdung nicht angezweifelt werden. Eine Scheidung in wesentliche und unwesentliche Teile kann übrigens nur in Beziehung auf die Transportmittel Platz greifen; die Transportgegenstände erhalten den Charakter als Transport durch ihre Beförderung in oder auf einem Eisenbahnwagen, ob ein wesentlicher oder unwesentlicher Teil dieser Gegenstände gefährdet wird, ist für den Thatbestand gleichgiltig.

Es könnte sich die Frage erheben, ob der Thatbestand der Transportgefährdung nur dann vorliege, wenn dieser oder jener, kurz ein bestimmter, genau zu bezeichnender Transport gefährdet worden ist. Wenn das Gesetz davon spricht, dass der Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr gesetzt wird, so sollen damit nicht nur die zu befördernden Personen und Sachen, sowie die Transportmittel bezeichnet werden, sondern auch der Transport als solcher, das ist die Summe von Zügen, Maschinen samt den darin befindlichen Personen und Sachen, der gesamte Transportdienst als Einheit betrachtet[16]). Selbst

[16]) Reichsgericht I, 30. Oktober 1884 (Entsch. Bd. XI, S. 205 ff.); Reichsgericht III, 23. Mai 1887 (Rechtspr. Bd. IX, S. 334). Eine Betriebsgefährdung ist nicht schon ohne weiteres dann vorhanden, wenn die Eisenbahn ohne die vorgeschriebene Genehmigung der Staatsbehörde zur Verkehrseröffnung von dem Unternehmer dem Verkehr übergeben worden ist, wie dies Eger, Eisenbahnrecht I, S. 572 anzunehmen scheint; von Binding, Normen I, S. 393 wird bemerkt, dass, sobald nicht ein einzelner Bahnzug gefährdet werden muss, sondern die Betriebsgefährdung genügt, das Delikt sich eigentlich von einem Gefährdungsdelikt in ein Verletzungsdelikt umwandelt, denn die Sicherheit des Verkehrs und das berechtigte Vertrauen zu seiner Gefahrfreiheit, also ein Rechtsgut, wird durch die Bereitung von Hindernissen etc. nicht bloss gefährdet, sondern verletzt.

wenn der Gesetzgeber bei Transport nicht auch an die ursprüngliche Bedeutung des Worts — Fortschaffung, Beförderung, Betrieb — gedacht hätte, so müsste er doch der Sache gemäss den Betrieb als solchen, d. h. die Benützung der Eisenbahn zu den ihr eigentümlichen Zwecken, vor Gefährdungen schützen. In § 316 Abs. 2 des Reichsstrafgesetzbuchs fehlt allerdings der bestimmte Artikel, es wird nicht von der Gefährdung des Transports, sondern eines Transports geredet; daraus aber den Schluss zu ziehen, dass hier in anderem Sinn von Eisenbahntransport gesprochen wird, als in den §§ 315, 316 Abs. 1, wäre verfehlt; es wird vielmehr nur eine Ungenauigkeit der Fassung vorliegen. Es ist vorweg nicht einzusehen, wie man hätte dazu kommen sollen, eine Pflichtvernachlässigung nur für den Fall mit Strafe zu bedrohen, dass ein bestimmter Transport in Gefahr gesetzt wird, sonst dagegen jede Gefährdung des Betriebs gelten zu lassen. Ein Grund zu einer solch abweichenden Behandlung nahe verwandter Delikte ist um so weniger ersichtlich, als eine Vernachlässigung der, den betreffenden Eisenbahnangestellten obliegenden Pflichten, wodurch eine Transportgefährdung herbeigeführt wurde, nicht weniger schwer ins Gewicht fällt, als eine sonstige fahrlässige Gefährdung. Dazu kommt, dass wenn eine solche Unterscheidung beabsichtigt gewesen wäre, der Gesetzgeber doch die Gründe hiefür notwendigerweise hätte darlegen müssen, was nicht geschehen ist. Also auch Abs. 2 des § 316 darf uns nicht beirren; der Thatbestand der Transportgefährdung liegt vor, nicht nur, wenn ein bestimmter Transport in Gefahr gesetzt wurde, sondern schon dann, wenn der Betrieb gefährdet ist.

Bei der Feststellung des Begriffs „Gefahr“ und „Ingefahrsetzung“ im Sinne der §§ 315 und 316 ist kein wesentliches Gewicht auf den Umstand zu legen, dass diese §§ in dem „gemeingefährliche Verbrechen und Vergehen“ überschriebenen Abschnitt XXVII des zweiten Teil des Reichsstrafgesetzbuchs stehen. Allerdings führt dieser Abschnitt solche Handlungen auf, mit deren Begehung die Wahrscheinlichkeit einer allgemeinen Gefahr für Menschen oder Sachen gegeben ist, trotzdem ist keineswegs die Folgerung zulässig, dass die Gemeingefährlichkeit oder auch nur die Gefährlichkeit ein Thatbestandsmerkmal für die sämtlichen, in jenem Abschnitt enthaltenen Strafbestimmungen sei. Bei näherer Prüfung der Thatbestände ergiebt

sich vielmehr, dass nur bei einigen (§§ 312, 313, 314) das Erfordernis gemeiner Gefahr aufgestellt ist, andere dagegen (§§ 323, 330) nur eine Gefahr für Andere oder für das Leben eines Anderen erfordern und mehrere (§§ 306, 307, 308, 309, 310, 311, 317, 318, 320, 327, 328, 329 — die Hälfte der §§) von einer konkreten Gefahr gänzlich abgesehen. Es ist deshalb ohne Rücksicht auf die lediglich aus Gründen der Systematik hervorgegangene Überschrift des Abschnitts jede darin enthaltene Strafthat aus dem Wortsinn, dem Grund und Zweck der Gesetzesvorschrift zu ermitteln. Die Gefährdung des Eisenbahntransports setzt nun nach dem deutlichen Wortlaut der §§ 315 und 316 nicht mehr als eine Ingefahrsetzung des Transports überhaupt, insbesondere also nicht eine sogen. gemeine Gefahr voraus; auch ist gleichgiltig, ob eine Maximalgefahr, eine grosse, unberechenbare Gefahr oder gar die Wahrscheinlichkeit der Tötung von Menschen naheliegt, denn auf das Mass der Gefahr kommt nichts an, sie kann in dem einen Fall grösser als in dem anderen sein. Das Begriffsmerkmal der Ingefahrsetzung ist überwiegend thatsächlicher, nicht rechtlicher Natur, es entzieht sich einer scharfen Abgrenzung. Ingefahrsetzen bezeichnet diejenige Handlungsweise, welche an sich, nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge als wahrscheinliche Folge einen Unfall voraussehen lässt, so dass die naheliegende Möglichkeit, die begründete Besorgnis eines Schadens vorliegt; dass ein nachteiliger Erfolg, ein Schaden wirklich eingetreten ist, ist nicht erforderlich. Dass das Gesetz, welches sich einer Definition enthalten hat, eine Abweichung von diesem gemeinen Sprachgebrauch nicht beabsichtigte, ergeben sowohl die Motive zum preussischen wie zum Reichsstrafgesetzbuch, von welchen die Wahrscheinlichkeit des Eintritts eines Schadens betont wird. Es genügt somit zur Annahme einer Eisenbahntransportgefährdung nicht schon die Beeinträchtigung der Sicherheit des Eisenbahndienstes oder die blose, vielleicht noch so entfernte Möglichkeit[17]), dass infolge der Handlung ein Schaden eintrete. Anderer-

[17]) Reichsgericht III, 7. Februar 1884 (Rechtsp. Bd. VI, S. 98); Reichsgericht II, 11. März 1884 (Entsch. Bd. X, S. 173 ff.); Reichsgericht IV, 17. Februar 1885 (Rechtsp. Bd. VII, S. 128); Oberlandesgericht München, 10. Juni 1887 (Sammlung der Entscheidungen Bd. IV, S. 468).

seits verlangt das Gesetz nicht den Eintritt eines Schadens[18]) oder einen hohen oder überhaupt einen bestimmten Grad von Wahrscheinlichkeit des Eintritts eines Schadens; es kommt nur darauf an, ob in irgend einem Zeitpunkt von der Begehung der Handlung an bis zum Aufhören der Wirkung der Handlung auf den Transport ein Zustand herbeigeführt war, in dem die Wahrscheinlichkeit einer Beschädigung des Transports vorlag[19]). Immer genügt jedoch die Gefährdung des Transports, es wird nicht erfordert die Gefährdung des Publikums, sei es in Ansehung körperlicher Integrität oder des Vermögens[20]). Im Allgemeinen muss es dem Thatrichter überlassen bleiben, unter Erwägung aller Umstände des Einzelfalls zu entscheiden, ob eine Gefahr als wahrscheinlich anzunehmen ist. Niemals berechtigt jedoch schon der Umstand, dass eine der Handlungen, welche vom Gesetz als Mittel zur Transportgefährdung bezeichnet sind, vorgenommen wurde, zur Annahme einer versuchten oder gar vollendeten Transportgefährdung in objektiver Hinsicht. In den Fällen, in welchen zwar die That an sich zur Herbeiführung eines Schadens geeignet war, ein solcher Schaden aber infolge entgegenwirkender Momente, z. B. durch das Eingreifen eines Dritten, durch das zufällige Langsamfahren des Zugs nicht eingetreten ist, wird zu erwägen sein, ob die auf das schädigende Ereigniss hinwirkenden Faktoren über die entgegenwirkenden Kräfte das Übergewicht hatten, oder ob die hemmenden Einflüsse so erheblich gewesen sind, dass eine Gefahr vom Moment der That an, wenn auch als möglich, so doch nicht als wahrscheinlich angesehen werden musste[21]). Im ersten Fall liegt eine vollendete Trans-

---

[18]) Das Verbot, eine Gefährdung herbeizuführen, ist nicht gleichbedeutend mit dem Verbot, einen schädlichen Erfolg zu verursachen, vgl. O.-A.-G. Berlin, 27. September 1871 (Stenglein, Zeitschrift für Gerichtspraxis und Rechtswissenschaft, neue Folge I, S. 104). O. Trib., 1. Oktober 1874 (Stenglein IV, S. 200).

[19]) Reichsgericht II, 25. Oktober 1888 (Rechtsp. Bd. X, S. 594). A. M. Olshausen zu § 315 N. 6.

[20]) Reichsgericht I, 24. Februar 1881 (Rechtsp. Bd. III, S. 71).

[21]) Reichsgericht III, 7. Febr. 1884 (Rechtsp. Bd. VI, S. 98); Reichsgericht II, 11. März 1884 (Entsch. Bd. X, S. 173 ff.); Reichsgericht II, 18. Mai 1886 (Entsch. Bd. XIV, S. 135 ff.); Reichsgericht I, 9. Dezember 1886 (Entsch. Bd. XV, S. 82 ff.); Reichsgericht III, 25. Januar 1890

portgefährdung vor, im zweiten Fall ist höchstens eine versuchte Transportgefährdung und zwar nur bei vorsätzlicher Begehung vorhanden. Gefährdung des Transports ist nicht gleichbedeutend mit Verhinderung oder Unmöglichmachung derselben.

Ausgeführt muss die Transportgefährdung werden entweder durch Beschädigung der Eisenbahnanlagen, der Beförderungsmittel oder von sonstigem Zubehör derselben oder durch Bereitung von Hindernissen auf der Fahrbahn, durch falsche Zeichen oder Signale oder auf andere Weise. Eine Eisenbahnanlage ist eine zusammengesetzte Sache[22]; es ist darunter zu verstehen der Schienenweg mit allem was dazu gehört, d. h. der gesamte Ober- und Unterbau samt Tunnels, Brücken, Durchlässen etc.; im weiteren Sinn gehören auch hierzu sämtliche Stationsgebäude samt Bahnsteigen, Eisenbahntelegraphen[23] etc.; immer handelt es sich hier um die unbeweglichen Teile einer Eisenbahn. Beförderungsmittel sind sowohl die befördernden Lokomotiven mit ihren Tendern, als auch die Wagen, in denen auf dem Schienengeleise Personen und Sachen befördert werden. Unter den Begriff des sonstigen Zubehörs fallen diejenigen Gegenstände, welche ausser den Eisenbahnanlagen und den Beförderungsmitteln den Zwecken des Eisenbahnbetriebs, insbesondere der Sicherung und Beaufsichtigung desselben dienen. Nicht notwendig erscheint, dass die Zubehörungen mit der Eisenbahnanlage oder den Beförderungsmitteln körperlich verbunden sind[24]; sie können

---

(Eger, Entsch. VII, S. 350). Vgl. Binding, die Normen I, S. 120: Gefährdung eines Guts ist identisch mit Verstärkung der zum Erfolg hinwirkenden Bedingungen in der Weise, dass wir ein Hinauswachsen derselben über das Gleichgewicht mit den abhaltenden Bedingungen befürchten müssen.

[22]) Vgl. über den Begriff der zusammengesetzten Sache: Windscheid, Lehrbuch des Pandektenrechts I. § 138.

[23]) Vgl. Meves, a. a. O. S. 194, 195; Schaper, v. Holtzendorffs Handbuch III, S. 899; Olshausen, N. 9a. zu § 315. A. M. v. Kirchmann, N. 1 zu § 315; Oppenhoff, N. 3 a. zu § 315. Gerade durch die Beschädigung von Eisenbahntelegraphen können sehr schwere Transportgefährdungen verursacht werden; in der Regel wird in solchen Fällen Konkurrenz mit den §§ 317 oder 318 des Reichsstrafgesetzbuchs vorliegen.

[24]) Über den zivilrechtlichen Begriff der Zubehörung, welcher auch bei der Feststellung des Begriffs der „Zubehör“ im Sinne des § 315 zu verwenden ist, vgl. Windscheid a. a. O. § 143.

sich, soweit Immobilien z. B. Telegraphenstangen, Läutewerke, Abteilungszeichen in Frage kommen auch als Eisenbahnanlagen darstellen. Unwesentlich ist, in wessen Eigentum die Eisenbahnanlagen, die Beförderungsmittel und die sonstigen Zubehörungen stehen, denn bei den sogen. gemeingefährlichen Handlungen darf grundsätzlich im Interesse des allgemeinen Wohls auf die privatrechtlichen Beziehungen des Thäters zu der angegriffenen Sache eine Rücksicht nicht genommen werden.

Die Beschädigung im Sinne des vorliegenden Thatbestands setzt die physische Veränderung an der Sache voraus, gleichgiltig auf welche Art dieselbe herbeigeführt worden ist. Auf die Ansicht, wonach als Beschädigung jede durch körperliche Einwirkung auf die Sache hervorgerufene Beeinträchtigung ihrer Brauchbarkeit für die ihr eigentümliche Zweckbestimmung anzusehen ist und demzufolge z. B. auch das Auflegen von Gegenständen auf die Fahrbahn als Beschädigung zu betrachten wäre, ist hier nicht näher einzugehen, da nach dem Wortlaut des Gesetzes, welcher neben der Beschädigung von Eisenbahnanlagen, Beförderungsmittel oder sonstigem Zubehör ausdrücklich die sonstigen Fälle der Beeinträchtigung der Brauchbarkeit der Eisenbahnen hervorhebt, unzweifelhaft sich ergibt, dass das Wort „Beschädigung“ bei der Transportgefährdung in der engeren Bedeutung gebraucht worden ist. Wenn nun auch eine Beschädigung im Sinne des Gesetzes nur in der Verletzung der Integrität besteht, so wird es doch keinem Bedenken unterliegen z. B. einen Eisenbahnzug, dessen Fortrollen auf abschüssigem Gleise durch einen unter ein Wagenrad gestemmten Klotz gehindert wird, als ein Ganzes mit diesem Klotz anzusehen und demgemäss die unzulässige Aufhebung dieses Zusammenhangs als Beschädigung zu bezeichnen[25]). Ebenso wird das unzulässige Öffnen einer

---

[25]) Erk. des sächsischen O.-A.-Gerichts vom 6. April 1877 (Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrg. 1878, S. 240). Olshausen, N. 9 e. und 10 zu § 315 hält die Annahme einer Beschädigung in diesem Fall für bedenklich und wirft die Frage auf, ob nicht die Bereitung eines Hindernisses in dem Sinne vorliege, dass das Anhalten und Lenken des Zugs durch das Entfernen des Klotzes verhindert war. M. E. kann das Wegnehmen eines Bremsklotzes unter dem Rad eines Eisenbahnwagens und die hiedurch bewirkte Ingangsetzung eines Wagens auch nicht im figürlichen Sinn als Hindernissbereitung aufgefasst werden; die

mit dem Wagen in näherem mechanischem Zusammenhang stehenden Bremsvorrichtung, wodurch das Weiterrollen des Transports veranlasst wurde, als Beschädigung aufzufassen sein. Für diese Annahme sprechen auch praktische Gründe. Ist infolge der Aufhebung der Bremsvorrichtung der Transport in Gefahr gesetzt worden, so könnten, falls nicht eine Beschädigung als vorliegend angesehen wird, unter Umständen die §§ 315 und 316 gar nicht zur Anwendung gelangen, nämlich dann nicht, wenn durch die unzulässige Handlung nicht auch zugleich ein Hinderniss auf der Fahrbahn (eben durch Ingangsetzung des betreffenden Transports) bereitet worden ist, was dann der Fall sein wird, wenn die Gefährdung eines anderen Transports im gegebenen Moment gar nicht denkbar ist.

Als zweites Mittel zur Ausführung einer Transportgefährdung bezeichnet das Gesetz das Bereiten von Hindernissen auf der Fahrbahn, hervorgerufen durch falsche Zeichen oder Signale[26]) oder auf andere Weise. Genau genommen können Hindernisse auf der Fahrbahn, durch welche der Transport in Gefahr gesetzt wird, nur bereitet werden durch körperliche Gegenstände; dies geschieht namentlich durch Aufstellen, Hinlegen oder Hinwerfen derselben; jedoch wird nicht zu fordern sein, dass immer ein Zustand des Beharrens herbeigeführt werden muss, vielmehr wird eine vorübergehende, wenngleich durch fortschreitende Bewegung sich selbst wieder aufhebende räumliche Berührung des Körpers mit der Fahrbahn (z. B. Fahren eines gewöhnlichen Fuhrwerks über den Schienenweg[27]), auch ein in Bewegung gesetzter Eisenbahnwagen kann sich als ein Hindernis auf der Fahrbahn darstellen) genügen. Durch falsche Zeichen oder

---

Annahme einer Beschädigung, welchem Begriff hiedurch eine bedenkliche Ausdehnung nicht gegeben wird, liegt viel näher.

[26]) Signale und Zeichen sind gleichbedeutend. Vgl. Olhausen N. 10 zu § 315. A. M. Meves a. a. O. S. 242, wonach die Zeichen die auf optischem Wege, die Signale die auf elektrischem Wege gegebenen Benachrichtigungen bezeichnen sollen. Diese Unterscheidung entspricht weder dem gewöhnlichen Sprachgebrauch, noch den für den Eisenbahnbetrieb bestehenden Vorschriften. Ich halte den Gebrauch des Wortes „Zeichen“ neben dem Wort „Signale“ für einen Pleonasmus.

[27]) Erkenntniss des sächsischen O.-A.Gerichts vom 16. Juni 1876. (Pezold a. a. O. II, S. 542, Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Jahrgang 1877, S. 1251).

Signale können zwar auch Hindernisse auf der Fahrbahn bewirkt werden, z. B. wenn dadurch ein in Bewegung befindlicher Transport zum Stillstand gebracht oder die Ausführung desselben verhindert bezw. unmöglich gemacht wird, — dann sind die falschen Zeichen oder Signale selbst die Hindernisse, — immer wird jedoch in solchen Fällen nur eine Störung des Betriebs, nicht auch zugleich eine Transportgefährdung hervorgerufen werden; wohl aber ist möglich, dass infolge unrichtiger Benachrichtigung durch Zeichen oder Signale der Transport auf eine Strecke geleitet wird, auf welcher ihm Hindernisse entgegentreten, durch welche er gefährdet wird. Hier sind jedoch die Hindernisse meistens schon vorhanden, ehe die Signale oder Zeichen gegeben worden waren; jene sind demnach nicht durch diese bereitet, hergestellt worden, sie wurden vielmehr durch die falsche Benachrichtigung nur in eine Wechselbeziehung zu dem Transport gesetzt, so dass er in Gefahr gesetzt erscheint. Die Fälle dieser letzteren Art wird der Gesetzgeber im Auge gehabt haben[28]). Die falschen Zeichen oder Signale, welche der Natur der Sache nach auch aus der Ferne auf die Transportführung hindernissbereitend einwirken können, müssen nicht notwendig auf der Fahrbahn selbst aufgestellt sein, dagegen ist bei der Hindernissbereitung durch körperliche Gegenstände erforderlich, dass die Gegenstände innerhalb der Fahrbahn oder auf den Schienen sich befinden oder wenigsens in solcher Nähe der Fahrbahn stehen, dass von einer Gefahr für den Transport noch die Rede sein kann. Hiernach kann von einer Hindernisbereitung nicht gesprochen werden z. B. ehe ein angetriebenes Pferd oder ein ins Rollen gebrachter Felsblock auf das Gleise oder in die nächste, der Berührung durch Lokomotive oder Wagen ansgesetzte Nähe des Gleises gelangt ist. In diesen Fällen läge bei vorsätzlicher Begehung ein Versuch vor, die fahrlässige Handlung würde einer Bestrafung nicht unterliegen[29]).

---

[28]) Vgl. Meves a. a. O. S. 241 f.

[29]) Reichsgericht I, 9. Dez. 1886 (Entsch. Bd. XV, S. 82.)

[30]) Transportgefährdungen können auch noch auf andere Weise als durch die im § 315 bezeichneten Handlungen herbeigeführt werden, so ist z. B. in dem Beschiessen eines Zugs eine Transportgefährdung insofern zu erblicken, als die in dem Zug beförderten Personen hiedurch in Gefahr gesetzt werden; es ist zu bedauern, dass derartige Fälle seitens des

§ 5.

b) In subjektiver Hinsicht.

Strafbar ist nach dem geltenden Recht die durch Vorsatz, Fahrlässigkeit sowie durch die Pflichtvernachlässigung einer bestimmten Kategorie von Eisenbahnangestellten herbeigeführte Transportgefährdung.

Was den Vorsatz betrifft, so muss dieser nach dem Wortlaut des Gesetzes, wenngleich der objektive Thatbestand durch den Eintritt der Ingefahrsetzung des Transports erfüllt ist, nicht auf diese Gefährdung gerichtet sein[1]); es genügt vielmehr Vorsatz in Beziehung auf die Beschädigung und die Bereitung von Hindernissen. Da jedoch nach § 59 des Reichsstrafgesetzbuchs dem Thäter zum gesetzlichen Thatbestand gehörende Umstände nicht zuzurechnen sind, wenn er bei Begehung der strafbaren Handlung ihr Vorhandensein nicht kannte, so setzt die Anwendung des § 315 entgegen seinem Wortlaut in subjektiver Hinsicht ausser Vorsatz hinsichtlich der Beschädigung oder der Bereitung von Hindernissen, wenn auch nicht den Willen, einen Transport zu gefährden[2]), so doch die Thatsache voraus, dass dem Thäter die gefährliche Folge seiner Handlung bekannt gewesen ist[3]). Diese weitere, ausschliesslich aus dem § 59 des R.-St.-G.-B. sich er-

---

Gesetzgebers keine Berücksichtigung gefunden haben. Vgl. Schaper, v. Holtzendorffs Handbuch, Bd. 3, S. 897; der weiter von Schaper angeführte Fall: das Anzünden eines Waldes, den die Bahn durchschneidet, ist jedoch wohl geeignet, eine strafbare Transportgefährdung darzustellen, meines Erachtens kann von einer Transportgefährdung in diesem Fall gesprochen werden, wenn durch den Brand entweder Hindernisse bereitet oder Eisenbahnanlagen u. s. w. beschädigt worden sind.

[1]) A. M. Olshausen Nr. 11 zu § 315; v. Liszt S. 460; Rubo Nr. 2 zu § 315, welche schon auf Grund des Wortlauts des Gesetzes annehmen, dass die Gefährdung selbst eine vorsätzliche sein muss.

[2]) Reichsgericht III, 10. April 1880 (Rechtsspr. Bd. I, S. 565). Vgl. Meyer S. 915 f.

[3]) Das Motiv der Handlung ist für den Thatbestand gleichgiltig und kommt nur bei der Strafzumessung in Betracht. Die vorsätzliche Transportgefährdung setzt deshalb nicht notwendig Bosheit voraus, sie kann auch aus Mutwillen, welcher namentlich bei Personen jugendlichen Alters vorkommt, entspringen. Reichsgericht I, 30. Juni 1890 (Eger Entsch. VII, S. 442.)

gebende Erforderniss des Bewusstseins der Gefährdung seitens des Thäters führt zu interessanten Konsequenzen. Zwar wird der Thäter, wenn er eine der im Gesetz bezeichneten Handlungen, durch die der Transport in Gefahr gesetzt wurde, vorsätzlich begangen hat, meistens auch die Transportgefährdung in seinen Willen aufgenommen haben — es liegt dann dolus eventualis vor[4]) — aber, da die betreffenden Handlungen nicht notwendig eine solche Gefährdung zur Folge haben müssen, so kann auch der Fall eintreten, dass der Thatbestand des § 315 seinem Wortlaut nach erfüllt ist, ohne dass der Thäter überhaupt an eine Gefährdung gedacht hat bezw. sich einer solchen bewusst gewesen ist. In einem sochen Fall liegt eine vorsätzliche Transportgefährdung nicht vor und die Handlung bleibt als Transportgefährdung entweder straflos oder muss als Fahrlässigkeit aufgefasst werden, nämlich dann, wenn der Thäter die Gefahr, welche aus seiner Handlung entstanden ist, hätte erkennen sollen oder müssen; die Bestrafung erfolgt in diesem Fall auf Grund des § 316 Abs. 1, obgleich der Thatbestand des § 315 seinem Wortlaut nach vorliegt. Zur Begründung des engeren Begriffs der vorsätzlichen Transportgefährdung kann ausser dem § 59 weder der Wille und die Absicht des Gesetzgebers, noch die Gemeingefährlichkeit der Handlung herangezogen werden[5]), denn einmal hat

---

[4]) Bereits hervorgehoben von Müller: Über die Verbrechen etc. S. 70 ff.: „Setzen wir also den Fall, dass der Wille des Handelnden sich die Hervorbringung einer materiellen Beschädigung oder Störung als alleinigen Zweck setzte, so müssen wir behaupten, dass bei ihnen ein bestimmter dolus (determinatus) mit dem sog. dolus eventualis insofern fast immer konkurrirt, als ja jede Störung oder Beeinträchtigung der materiellen Unverletztheit der zum Verkehrsbetrieb erforderlichen Vorrichtungen die Möglichkeit eines rechtsverletzenden, anderen höchst verderblichen Erfolges involvirt. Nimmt man aber hinzu, dass auch selbst der gewöhnlichsten Einsicht die gefährliche Wirkung jedes der Sicherheit des Fuhrbetriebs auf Eisenbahnen störend entgegenstehenden äusseren Hindernisses nicht verborgen sein kann, so muss man zugeben, dass eben im Willen des Thäters jenes specifische Merkmal des dolus eventualis vorhanden ist, welches darin besteht, dass bei der absichtlichen Hervorbringung eines bestimmt gewollten, widerrechtlichen Erfolgs in die vorausgesehene Möglichkeit eines sich an ihn anreihenden anderen Erfolgs eingewilligt wird".

[5]) Aus dem Begriff der Gemeingefährlichkeit wird von Meves, Ge-

der Gesetzgeber nirgends zum Ausdruck gebracht, dass dem Vorsatz bei der Transportgefährdung eine andere Bedeutung beizumessen sei, als sich aus dem Wortlaut der Gesetzesvorschrift ergibt, sodann darf auf die im R.-St.-G.-B. erfolgte Einreihung des in Rede stehenden Delikts unter die sogenannten gemeingefährlichen Verbrechen und Vergehen bei der Frage nach der subjectiven Seite des Delikts ebensowenig wie bei der Frage nach der objectiven Seite Rücksicht genommen werden. Wenn nun der Vorsatz nicht einmal den Willen der Ingefahrsetzung des Transports in sich schliesst, so ist noch viel weniger erforderlich die Absicht, einen Schaden herbeizuführen. Ist jedoch infolge der Transportgefährdung ein Schaden eingetreten, so wird hierauf im allgemeinen bei der Strafzumessung Rücksicht zu nehmen sein. Besondere Bestimmung hat das Gesetz für den Fall getroffen, dass eine schwere Körperverletzung oder der Tod eines Menschen verursacht worden ist[6]); im ersteren Fall darf der Richter bei der Festsetzung der Strafe innerhalb des gegebenen Strafrahmens nicht unter ein gewisses Mass herabgehen, im Fall des Eintritts des Todes einer Person muss er noch über das gewöhnliche Strafmass hinausgehen. Die höhere Strafe in diesen beiden Fällen hat einzutreten, ohne dass der schwerere Erfolg auf subjektiver Verschuldung zu beruhen braucht. Hat der Thäter bei der Begehung der Transportgefährdung eine weitergehende Absicht (z. B. diejenige, einen Mord zu vollführen), so konkurrirt, wenn zwar der Transport gefährdet, aber die weitergehende Absicht nicht erreicht worden ist, Transportgefährdung mit einem versuchten Delikt (in unserem Beispiel mit versuchtem Mord); ist die weitergehende Absicht erreicht worden, liegt Konkurrenz von Transportgefährdung mit dem andern vollendeten Delikt vor. Wenn die Handlung zwar fahrlässiger Weise begangen

---

richtssaal 1884, S. 201, das Erfordernis des Bewusstseins der Gefährdung hergeleitet.

[6]) Hierher gehört auch der Fall, in dem eine Person, welche sich nicht im betr. Zug befand, in Folge der Entgleisung verletzt oder getödet wurde; oder wenn eine Person aus dem gefährdeten Zuge springt und hiedurch verletzt oder getödet wurde, obgleich diese Folge bei Unterlassung des Sprungs nicht eingetreten wäre. A. M. v. Prittwitz (Goltdammers Archiv 1882, S. 165).

wird, der Thäter aber sodann den hierdurch herbeigeführten Zustand vorsätzlich bestehen lässt, bis der Erfolg — die Transportgefährdung — eingetreten ist, so muss, da der Thäter durch sein vorausgegangenes Thun zur Abwendung des Erfolgs verpflichtet war, in dem Fortbestehenlassen des betreffenden Zustands bis zum eingetretenen Erfolg eine vorsätzliche durch Unterlassung begangene Transportgefährdung angenommen werden. Nicht erforderlich ist, das die vorsätzlich begangene Handlung zugleich rechtswidrig ist[7]) d. h. im vorliegenden Fall, dass ein subjektives Recht verletzt wurde; auch der Thäter, welcher zur Vornahme der gefährdenden Handlung berechtigt war oder glaubte, berechtigt zu sein, unterliegt dem Gesetz, denn die Rücksicht auf das Leben bezw. Eigentum Dritter geht der eigenen Berechtigung vor. Selbstredend sind auch hier die sogenannten Schuldausschliessungsgründe von Bedeutung[8]).

Im Gegensatz zu der vorsätzlichen Transportgefährdung, bei welcher von dem Gesetzgeber der Nachdruck auf die vorsätzliche Begehung der die Gefahr herbeiführenden Handlung gelegt ist, tritt bei der fahrlässigen Transportgefährdung in subjektiver Hinsicht der Erfolg in den Vordergrund, sofern ausdrücklich Fahrlässigkeit hinsichtlich des Erfolgs verlangt wird. Ob die Handlung auf Vorsatz oder Fahrlässigkeit beruht erscheint gleichgiltig; nicht zu verkennen ist aber, dass die Ausdrucksweise des Gesetzgebers: wer fahrlässiger Weise durch eine der vorbezeichneten Handlungen, d. i. des § 315, den Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr setzt — nur die Handlungen des § 315 also vorsätzliche Handlungen in sich begreift. Diese Fassung ist jedoch unzweifelhaft ungenau; es wollten nur die in § 315 bezeichneten Handlungen als solche ohne Rücksicht auf die subjektive Verschuldung bezeichnet werden[9]). Fahrlässigkeit hinsichtlich des Erfolgs ist vorhanden, wenn der Thäter den Eintritt

[7]) A. M. Olshausen, Nr. 11 zu § 315.

[8]) An dieser Stelle ist auch der Fall zu erwähnen, wenn die That verübt wurde, um den Zug vor grösserer Gefahr zu bewahren (z. B. Verursachung einer Entgleisung um den Absturz des Zugs in einen Fluss zu verhüten.) Hier kann die Schuld (durch Einwilligung oder Notstand) ausgeschlossen sein, auch liegt in einem solchen Fall ein Versetzen in Gefahr nicht vor, da der Zug sich bereits in Gefahr befindet. Meyer S. 916.

[9]) Olshausen Nr. 1 zu § 316; Meyer S. 916 Anm. 7, 8.

der Transportgefährdung bei Anwendung pflichtmässiger Sorgfalt hätte voraussehen können oder müssen. Ob dieses Requisit vorliegt, ist Thatfrage; es wird jedesmal zu prüfen sein, welches Mass von Aufmerksamkeit nach den Umständen des Falls, der Urteilsfähigkeit und Einsicht des Thäters gefordert werden muss, um Voraussehbarkeit des Erfolgs anzunehmen[10]). Unkenntniss des Thäters darüber, dass seine Handlung eine Gefährdung zur Folge haben könne, hat nach § 59 Abs. 2 des Reichsstrafgesetzbuchs Straflosigkeit nur dann zur Folge, wenn die Unkenntniss selbst nicht durch Fahrlässigkeit verschuldet ist. Wenn durch die fahrlässige Transportgefährdung ein Schaden verursacht worden ist, ist dies bei der Strafzumessung zu berücksichtigen. Für den Fall, dass der Tod eines Menschen eintrat, muss der Richter eine Strafschärfung vornehmen.

Der Schwerpunkt der zum Schutz der Eisenbahnen erlassenen Strafdrohungen liegt in den Bestimmungen gegen die Pflichtvernachlässigungen des Betriebspersonals. Der Umfang der den einzelnen Kategorien von Eisenbahnangestellten obliegenden Pflichten ist vornehmlich in den sehr detaillirten Dienstvorschriften enthalten, die jedoch, mögen sie auch auf Grund oder zur Ausführung eines Gesetzes erlassen sein, nicht Rechtsnormen darstellen, sondern für den Richter nur als Beweismittel bei der thatsächlichen Würdigung des Falls in Betracht kommen[11]). Zuwiderhandlungen gegen diese Vorschriften, die sich häufig als Unterlassungen kundgeben, begründen in der Regel Pflichtvernachlässigungen; dieselben müssen naturgemäss nicht ausschliesslich in den im § 315 aufgezählten Handlungen zum Ausdruck gelangen. Bestrafung ist nicht schon durch den Nachweis ausgeschlossen, dass die lässige Handhabung einer Dienstvorschrift seitens Untergebener durch einen Vorgesetzten stillschweigend ge-

---

[10]) Fälle fahrlässiger Transportgefährdung: Reichsgericht II, 13. Oktober 1882 (Eger, Entsch. II, S. 365); Reichsgericht IV, 12. Nov. 1889 (Eger, Entsch. VII, S. 330); Reichsgericht II, 28. Januar 1890 (Eger, Entsch. VII, S. 351).

[11]) Reichsgericht III, 17. Dez. 1879 (Entsch. Bd. I, S. 125 f.); Reichsgericht III, 23. März 1881 (Eger, Entsch. I, S. 427); Reichsgericht III, 18. Juli 1881 (Eger, Entsch. II, S. 63 f.); Reichsgericht I, 20. Dez. 1884 (Eger, Entsch. III, S. 431 f.).

nehmigt wurde oder dass der Angestellte auf Weisung eines Vorgesetzten gegen die Dienstvorschrift gehandelt hat[12]); im letzteren Fall kommt es darauf an, in wieweit der Thäter sich nach seiner Einsicht für befugt halten konnte, von der Vorschrift abzuweichen; in beiden Fällen erscheinen neben den Thätern auch die betreffenden Vorgesetzten — vielleicht noch strenger — strafbar, denn ob eine Pflichtvernachlässigung in unmittelbarer oder mittelbarer Beziehung zur erfolgten Gefährdung steht, ist gleichgiltig, sobald nur ein bestimmt erkennbarer Zusammenhang ersichtlich ist. Dies trifft z. B. auch zu, wenn die Pflichtvernachlässigung einen Irrtum zur Folge hatte, durch den die Gefährdung unmittelbar herbeigeführt wurde. Ebensowenig ist erforderlich, dass die Transportgefährdung ausschliesslich durch das dienstwidrige Verhalten des Thäters herbeigeführt worden ist; es ist nämlich eine Eigentümlichkeit der Transportgefährdungen, dass dieselben, namentlich die durch Pflichtvernachlässigung der Eisenbahnangesellten hervorgerufenen, häufig objektiv auf einem Ineinandergreifen verschiedener Handlungen oder Unterlassungen mehrerer Personen ohne subjektiven Zusammenhang beruhen. Jede einzelne dieser Handlungen bezw. Unterlassungen bleibt selbständig strafbar, selbstverständlich immer unter der Voraussetzung, dass ein Kausalzusammenhang zwischen ihr und dem Erfolg auch wirklich vorliegt[13]). Dabei ist die Frage, ob der Thäter hätte voraussehen können, dass auch noch andere Faktoren mitwirkend auftreten, von keiner Bedeutung. Unter Pflichten im Sinn des § 316 Abs. 2 sind nicht ausschliesslich diejenigen zu verstehen, welche in den Dienstvorschriften enthalten sind[14]), denn es gibt auch ungeschriebene Verpflichtungen, die sich aus der Natur und den Verhältnissen des Wirkungskreises der betreffenden Angestellten von selbst ergeben und sich in erschöpfender

---

[12]) Reichsgericht I, 15. Nov. 1880 (Rechtsp. Bd. II, S. 511).

[13]) Reichsgericht IV, 22. Septbr. 1885 (Rechtspr. Bd. VII, S. 522). Reichsgericht I, 6. Dez. 1886.

[14]) Reichsgericht III, 20. April 1881 (Eger, Entsch. II, S. 13); Reichsgericht II, 9. März 1883 (Eger, Entsch. III, S. 29 f.); Reichsgericht IV, 7. Mai 1889 (Eger, Entsch. VII, S. 119); Reichsgericht II, 14. Januar 1890 (Entsch. Bd. XX, S. 190 ff.); Reichsgericht III, 13. Nov. 1890 (Eger, Entsch. VIII, S. 81 f.).

Weise in den bezüglichen Dienstvorschriften nicht aufzählen lassen. Nichts destoweniger kommt aber diesen selbstverständlichen Pflichten, deren Kenntniss der Richter bei dem Thäter voraussetzen muss, die gleiche Bedeutung zu, wie den ausdrücklich in den Dienstvorschriften hervorgehobenen Pflichten; ja, es ist sogar nicht ausgeschlossen, dass jemand innerhalb des Rahmens einer Dienstvorschrift gehandelt und trotzdem eine Pflichtvernachlässigung und dadurch eine Transportgefährdung sich hat zu Schulden kommen lassen[15]). Andererseits kann es jedoch auch vorkommen, dass der Thäter zwar einer Dienstvorschrift zuwider gehandelt hat, eine Pflichtvernachlässigung aber nicht vorliegt, nämlich dann, wenn der Thäter in einen Widerstreit der Pflichten geraten ist und nach seiner Einsicht die in der Dienstvorschrift enthaltene Pflicht vernachlässigen musste, um einer andern, gleich wichtigen oder wichtigeren Pflicht zu genügen.

Der Begriff des Angestellten im Sinne des Gesetzes ist weiter als derjenige des Beamten nach § 359 des Reichsstrafgesetzbuchs, welcher lautet: Unter Beamten im Sinne dieses Strafgesetzes sind zu verstehen, alle im Dienst des Reichs oder im unmittelbaren oder mittelbaren Dienst eines Bundesstaates auf Lebenszeit, auf Zeit oder nur vorläufig angestellte Personen, ohne Unterschied, ob sie einen Diensteid geleistet haben oder nicht, ingleichen Notare, nicht aber Advokaten und Anwälte. Diese Beamtenqualität kommt zwar nicht nur sämtlichen Angestellten einer staatlichen Eisenbahnverwaltung zu, sondern auch den bei einer Privateisenbahn Angestellten, welche zu den Bahnpolizeibeamten zählen[16]); sie ist aber nicht vorhanden, bei den übrigen Angestellten einer Privatbahn, welche die Funktionen eines Bahnpolizeibeamten nicht ausüben, die letzteren können trotzdem unter den § 316 Abs. 2 fallen. Nicht erforderlich ist, dass der Eisenbahnbedienstete, welcher sich durch Pflichtvernachlässigung einer Transportgefährdung schuldig gemacht hat, zugleich zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellt ist, es erscheint genügend, wenn er nur eine dieser drei

[15]) Reichsgericht III, 2. Okt. 1880 (Eger, Entsch. I, S. 281).

[16]) Soweit hienach dem Thäter die Beamtenqualität zukommt, stellen sich die durch Pflichtvernachlässigung begangenen Transportgefährdungen als Amtsdelikte dar.

Funktionen zur Zeit der That begleitet hat[17]). Zwar könnte aus dem Wortlaut des Gesetzes: „Zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb“ das Gegenteil geschlossen werden, allein abgesehen davon, dass auch der Wortlaut des Gesetzes nicht unbedingt gegen die hier vertretene Ansicht spricht, war der Zweck des Gesetzgebers unzweifelhaft, die eine Transportgefährdung verursachenden Pflichtvernachlässigungen aller Eisenbahnangestellten, die unmittelbar zu sorgen haben, dass der Betrieb ohne Anstand sich abwickelt, zu treffen. Nahezu illusorisch und von geringem praktischen Wert wäre die Bestimmung, wenn sämtliche drei Funktionen in einer und derselben Person vereinigt sein müssten, denn diejenigen Angestellten, bei denen dies zutrifft, sind verhältnismässig selten, auch werden durch diese, die in der Regel zu den höheren Beamten gehören, nur ausnahmsweise (dann allerdings in der Regel die schwereren) Transportgefährdungen bewirkt. Nicht zu verkennen ist, dass durch den Gebrauch der Partikel ‚oder‘ anstatt der Partikel ‚und‘ bei der Aufzählung der drei Funktionen die Absicht des Gesetzgebers klarer und unzweideutiger hätte zum Ausdruck gebracht werden können. — Voraussetzung der Bestrafung ist, dass die Anstellung des Thäters seitens einer sachlich und örtlich zuständigen Stelle erfolgt ist[18]). Ob in Betreff des Angestellten die für die Anstellung vorgeschriebenen Befähigungsnachweise erbracht sind, hat der Richter nicht zu prüfen, denn es ist nirgends vorgeschrieben, dass eine von der sachlich und örtlich zuständigen Eisenbahnstelle verfügte Anstellung aus dem Grunde nicht gelten dürfte, weil bei der Auswahl des Angestellten gegen Grundsätze des Verwaltungsrechts oder von Dienstanweisungen gefehlt worden ist. Selbst wenn der Thäter früher unter Hinweis auf Befähigungsmängel die Anstellung abgelehnt hätte und dessen ungeachtet die Anstellung erfolgt wäre, würde der Thatbestand nur dann ausgeschlossen sein, wenn der Thäter, ohne dass ihm ein Verschulden zur Last fiele, vollständig ausser Stand gewesen wäre, diejenigen Pflichten, um welche es sich handelt, zu erkennen und zu

[17]) Reichsgericht II, 23. Dezember 1881 (Entsch. Bd. V, S. 234 f.); Reichsgericht II, 13. Okt. 1882 (Eger, Entsch. II, S. 365).

[18]) Reichsgericht 5. Dezbr. 1882 (Rechtspr. Bd. IV, S. 870); Reichsgericht II, 16. Nov. 1883 (Entsch. Bd. IX, S. 189).

erfüllen, was wohl nie vorkommen dürfte. Falls jedoch die Verwendung des Thäters von einer unzuständigen Stelle erfolgt, so ist der § 316 Abs. 2 selbst dann nicht anwendbar, wenn eine Beeidigung der betr. Person stattgefunden hat, denn eine Anstellung liegt gar nicht vor. Ob der Thäter bei einer Staatsbahn oder einer Privatbahn verwendet war, ob er ständig angestellt und förmlich verpflichtet worden[19]) oder ob er nur vorübergehend verwendet[20]) bezw. nicht beeidigt wurde, ist irrelevant, ebenso ob die Anstellung durch Privatvertrag oder amtliche Berufung erfolgte. Da das Gesetz von der Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb, nicht aber von der Aufsicht über das Bahn- und Betriebspersonal spricht, so begreift der Kreis der zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellten Personen nicht blos die Aufsichtsbeamten im Gegensatz zu dem ihnen untergebenen Personal in sich, sondern alle Eisenbahnangestellten, zu deren Geschäftskreis gehört, darauf zu achten, dass der Eisenbahnbetrieb ungestört vor sich geht und die demzufolge auch ihr eigenes Verhalten darnach einzurichten haben[21]). Das Gleiche gilt von den zur Leitung der Eisenbahnfahrten angestellten Personen; auch hierunter sind nicht blos höhere Angestellte verstanden[22]).

Wie bereits oben angedeutet, kann von einer Pflichtvernachlässigung nur dann gesprochen werden, wenn die betr. Handlung oder Unterlassuug auf eine Schuld des Thäters zurückzuführen ist[23]), gleichgiltig, ob der Handlung Vorsatz oder Fahrlässigkeit zu Grunde liegt; wenn auch im Falle des Vorsatzes nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch in der Regel von einer Pflichtverletzung gesprochen wird, so wird dadurch doch nicht zum Ausdruck gebracht, dass Pflichtverletzungen nicht zu den Pflichtvernachlässigungen zu rechnen sind[23a]),

---

[19]) Erk. des obersten Gerichtshofes in Bayern vom 21. August 1875 (Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrgang 1876, Seite 45).

[20]) Vgl. die unter der Nr. 18 angeführten Entscheidungen.

[21]) Reichsgericht II, 17. April 1883 (Rechtspr. Bd. V, S. 259).

[22]) Reichsgericht I, 23. Juni 1890 (Entsch. Bd. XXI, S. 15); Reichsgericht IV, 17. Febr. 1891 (Eger, Entsch. VIII, S. 240).

[23]) Reichsgericht IV, 14. Jan. 1890 (Entsch. Bd. XX, S. 190 ff.); Reichsgericht 9. Okt. 1891 (Entsch. Bd. XXII, S. 163 ff.).

[23a]) A. M. Meves a. a. O. S. 261, welcher die vorsätzliche Nichter-

eine Pflichtverletzung stellt sich vielmehr immer als eine, allerdings schwerer geartete Pflichtvernachlässigung dar. Hervorzuheben ist, dass die Pflichtverletzungen überhaupt nicht ausschliesslich auf Vorsatz beruhen, auch die schweren Fälle der Fahrlässigkeit sind hiezu zu rechnen; wie ja auch sonst im Sprachgebrauch das Wort Verletzung, namentlich in Verbindung mit concreten Begriffen, in beiden Fällen zur Verwendung gelangt, man spricht z. B. von vorsätzlicher und fahrlässiger Körperverletzung. Der Thatbestand des § 316 Abs. 2 liegt aber nicht schon dann vor, sobald durch die Pflichtvernachlässigung eines der betreffenden Angestellten eine Transportgefährdung verursacht worden ist, es ist ausserdem noch erforderlich eine Verschuldung hinsichtlich des eingetretenen Erfolgs[24]). Dies ergibt sich aus dem, auch im § 59 des R.-St.-G.-B. zum Ausdruck gekommenen strafrechtlichen Grundsatz, dass dem Thäter nur dann eine Handlung zur Schuld zugerechnet werden kann, wenn er die Thatumstände, welche zum objektiven Thatbestand gehören, gekannt oder wenigstens hätte kennen sollen. Welche Art von Verschuldung, ob Vorsatz oder Fahrlässigkeit, nun im vorliegenden Fall verlangt wird, geht aus der

---

füllung der Pflicht nicht hierher rechnet und z. B. annimmt, dass diejenige Transportgefährdung, welche in Folge vorsätzlicher ungenügender Versorgung der Achsen von Wagen mit Schmieröl herbeigeführt wurde, straffrei gelassen werden müsse. Diese Ansicht erscheint schon deshalb unrichtig, weil hier, sobald die Achsen sich entzündet haben und von einer Transportgefährdung überhaupt gesprochen werden kann, eine Beschädigung von Beförderungsmitteln vorliegt, denn eine Beschädigung kann auch durch Unterlassung der Erfüllung einer Dienstpflicht begangen werden. Vgl. Meyer, S. 241 f.

[24]) Vgl. Meyer S. 916. A. M. Reichsgericht I., 15. Nov. 1880 (Rechtsp. Bd. II, S. 511 ff.); Reichsgericht III, 22. Febr. 1883 (Entsch. Bd. XIII, S. 66); Reichsgericht I, 18. Mai 1885 (Entsch. Bd. XII, S. 203) sowie die gemeine Meinung. Wenn behauptet wird, dass der massgebende Gesichtspunkt für das Vergehen aus § 316 Abs. 2 ein polizeilicher gewesen ist, so ist entgegen zu halten, dass dies keineswegs erwiesen ist, vielmehr ebensowenig der Fall zu sein scheint, als bei dem Vergehen aus § 316 Abs. 1 und ausserdem die Verzichtleistung auf das fragliche Schuldmoment jedenfalls bei den schwereren Polizeidelikten, zu welchen das Delikt des § 316 Abs. 2 jedenfalls zu rechnen wäre, nicht angängig erscheint.

Stellung der Vorschrift über die durch Pflichtvernachlässigung begangene Transportgefährdung, sowie aus der Art und Höhe der angesetzten Strafe hervor. Da die in Rede stehende Bestimmung in demselben Paragraphen wie die fahrlässige Transportgefährdung aufgeführt und auch mit der nämlichen Strafe wie diese bedroht ist, so erscheint es unzweifelhaft, dass der Gesetzgeber hinsichtlich des Erfolgs nicht Vorsatz erforderlich hielt, sondern Fahrlässigkeit als hinreichend erachtet hat. Hienach kommt der § 316 Abs. 2 zur Anwendung, wenn infolge vorsätzlicher oder fahrlässiger Pflichtvernachlässigung eines der im Gesetz bezeichneten Eisenbahnangestellten eine Transportgefährdung eingetreten ist, vorausgesetzt, dass auch Fahrlässigkeit des Thäters hinsichtlich des eingetretenen Erfolgs vorliegt. Hieraus ergibt sich, dass die durch die Pflichtvernachlässigung begangene Transportgefährdung eine Art der fahrlässigen Transportgefährdung ist, und sich von dieser nur dadurch unterscheidet, dass bei ihr der Kreis der Handlungen, durch welche die Transportgefährdung verursacht werden kann, weiter gezogen ist, im übrigen aber nur eine bestimmte Kategorie von Personen als Thäter in Betracht kommt. Fälle von vorsätzlicher Transportgefährdung seitens Eisenbahnangestellter gehören nicht hierher; soferne die Voraussetzungen des § 315 bei einer durch Pflichtverletzung von Eisenbahnangestellten der bezeichneten Kategorie begangenen Transportgefährdung vorliegen, trifft dieser Paragraph zu, in sonstigen Fällen ist eine strafbare Transportgefährdung nicht vorhanden. — —

Wenn man bedenkt, dass bei der Masse der Dienstpflichten der im Gesetz genannten Eisenbahnangestellten auch dem pflichteifrigsten Bediensteten im Drange der vielerlei Geschäfte, welche dem Eisenbahnbetrieb entsprechend möglichst rasch und in ununterbrochener Reihenfolge abgewickelt werden müssen, nicht immer möglich ist, vorschriftsmässig zu handeln, und dass ferner fast ausnahmslos durch jede pflichtwidrige Handlung der betr. Angestellten der Eisenbahnbetrieb, wenn auch nur in sofort vorübergehender Weise, gefährdet wird, durch sofortige, rechtzeitige Remedur aber der Handlung bezw. Unterlassung in den meisten Fällen jede weitere nachteilige Folge entzogen wird, so wird der Ansicht beizupflichten sein, dass das Gesetz zu weit gegangen ist; es hätte wohl genügt, wenn die Pflicht-

vernachlässigung nur unter der Voraussetzung mit krimineller Strafe belegt worden wäre, dass die Transportgefährdung einen Schaden im Gefolge gehabt hat, und wenn diejenigen Fälle, in denen nur der Transport in Gefahr gesetzt worden ist, der disciplinären Bestrafung überlassen worden wären[25]). Erschien dem Gesetzgeber jedoch eine kriminelle Bestrafung sämtlicher durch Pflichtvernachlässigung herbeigeführten Transportgefährdungen grundsätzlich angezeigt, so hätte Gefängnissstrafe wahlweise neben Geldstrafe oder Geldstrafe allein bei mildernden Umständen angedroht werden sollen[26]), wie letzteres bei verschiedenen Vergehen im Amt (§§ 342, 347, 340 R.-St.-G.-B.) geschehen ist. Wenn die gegenwärtige Fassung des § 316 Abs. 2 noch zu keinem allgemein erkennbaren Misstand geführt hat, so ist dies dem Umstand zuzuschreiben, dass bisher nur die schwereren Fälle der durch Pflichtvernachlässigung hervorgerufenen Gefährdungen der Staatsanwaltschaft zur Kenntniss gebracht worden sind; minderwichtige Fälle, worunter selbst solche, welche pekuniären Schaden verursacht haben, werden ausschliesslich im Disciplinarweg abgerügt[27]). Andererseits ist nicht zu verkennen, dass auch durch Pflichtvernachlässigungen anderer, als der im Gesetz bezeichneten Eisenbahnangestellten Transportgefährdungen herbeigeführt werden können und deshalb Pflichtvernachlässigungen nicht blos einiger Kategorien von Eisenbahnangestellten, sondern sämtlicher Eisenbahnangestellten folgerichtig mit Strafe hätten bedroht werden sollen; denn abgesehen davon, dass hauptsächlich Ordnungswidrigkeiten seitens der im Gesetz bezeichneten Bediensteten Transportgefährdungen im Gefolge haben können, lässt sich ein Grund für die besondere Hervorhebung derselben nicht erbringen.

Den Strafausschliessungsgrund der thätigen Reue, wie solcher bei

---

[25]) Vgl. Schaper (v. Holtzendorffs Handbuch Bd. III, S. 962). Bezüglich der Pflichtvernachlässigungen der Telegraphenbeamten s. Dambach: das Telegraphenstrafrecht, Gerichtssal 1871, S. 276 ff.

[26]) Für die Verhängung von Geldstrafen bei mildernden Umständen wird eingetreten in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrgang 1890, S. 214 f.

[27]) Vgl. § 20 der Vorschriften über den Rangirdienst bei den preussischen Staatsbahnen vom 1. Oktober 1885, wonach eine gerichtliche Untersuchung nur dann herbeigeführt werden soll, wenn durch das Rangiren ein Zug in Gefahr gesetzt oder ein Mensch verletzt worden ist.

der Brandstiftung richtigerweise anerkannt ist, kennt das R.-St.-G.-B. bei der Transportgefährdung nicht, obgleich dieselben Gesichtspunkte, wie bei der Brandstiftung auch hier für Aufstellung einer diesbezüglichen Bestimmung sprechen. Thätige Reue des Thäters oder eines Teilnehmers, d. h. rechtzeitige Abwendung der Gefahr, kann nur bei der Strafzumessung Berücksichtigung finden.

§ 6.

c. Die Strafe der Eisenbahntransportgefährdung.

Die Hauptstrafen, welche für die Transportgefährdungen angedroht sind, sind Zuchthaus bis zu 10 Jahren bei vorsätzlicher Begehung und Gefängniss bis zu einem Jahr bei den fahrlässigen Handlungen. Strafverschärfungsgründe sind bei vorsätzlicher Gefährdung: Verursachung einer schweren Körperverletzung (Zuchthausstrafe nicht unter 5 Jahren) und des Todes eines Menschen (Zuchthausstrafe nicht unter 10 Jahren oder lebenslängliche Zuchthausstrafe), bei fahrlässiger Gefährdung: die Verursachung des Todes eines Menschen (Gefängnissstrafe von 1 Monat bis zu drei Jahren).

Im Falle der Verurteilung zur Zuchthausstrafe tritt unmittelbar kraft Gesetzes dauernde Unfähigkeit zum Dienst im deutschen Heer und der kaiserl. Marine sowie zur Bekleidung öffentlicher Ämter ein, auch kann auf Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte und auf Zulässigkeit von Polizeiaufsicht (§ 325 des R.-Str.-G.-B.) erkannt werden. Ausserdem kennt das Gesetz bei den Transportgefährdungen eine besondere Nebenstrafe, jedoch nur bei solchen Transportgefährdungen, die einem der in § 316 Abs. 2 erwähnten Angestellten zur Last fallen. Nach dem § 319 des R.-St.-G.-B.[1]) kann nämlich die

[1]) R.-St.-G.-Buch § 319: Wird einer der in den §§ 316 und 318 erwähnten Angestellten wegen einer der in den §§ 315—318 bezeichneten Handlungen verurteilt, so kann derselbe zugleich für unfähig zu einer Beschäftigung im Eisenbahn- oder Telegraphendienst oder in bestimmten Zweigen dieser Dienste erklärt werden. Die Worte: „oder in bestimmten Zweigen dieser Dienste“ sind bei Beratung des R.-St.-G.-Buchs durch den Reichstag eingeschaltet worden (Komm.-Drucksache Nr. 92). Durch die Novelle vom 26. Juni 1876 wurde die Bestimmung des § 319 auch auf die vorsätzlichen Handlungen des § 315 ausgedehnt. Nach § 299 des frühe-

Unfähigkeit zu einer Beschäftigung im Eisenbahndienst oder in bestimmten Zweigen dieses Dienstes ausgesprochen werden. Die Unfähigkeitserklärung hat die dauernde Unfähigkeit zur Folge, sie ist nicht auf Zeit beschränkt. Die Unfähigkeitserklärung kann sich nach dem klaren Wortlaut des Gesetzes auf die Beschäftigung im Eisenbahndienst überhaupt erstrecken, sie braucht sich nicht auf die in § 316 Abs. 2 genannten Beschäftigungen zu beschränken[2]). Auf der andern Seite ist aber auch eine Einschränkung im Umfang insofern zugelassen, als ein Angestellter nur in Bezug auf eine einzelne dieser zu § 316 Abs. 2 bezeichneten Beschäftigungen für unfähig erklärt werden kann, denn sowohl die Leitung der Eisenbahnfahrten als die Aufsicht über die Bahn und die Aufsicht über den Beförderungsbetrieb sind Zweige des Eisenbahndienstes. Von geringerer Bedeutung ist diese Nebenstrafe bei vorsätzlicher Begehung, da diese mit Zuchthaus geahndet wird und demgemäss ipso jure die dauernde Unfähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Ämter eintritt, der Begriff eines öffentlichen Amts aber die Beschäftigung im Staatseisenbahndienst und im Dienste einer Privatbahn als Bahnpolizeibeamter mit umfasst; immerhin erscheint diese durch die Strafgesetznovelle vom 28. Febr. 1876 erfolgte Ausdehnung auf die Fälle der vorsätzlichen Transportgefährdung geboten, damit nicht strafbare Handlungen im Sinne des § 316 härtere Folgen nach sich ziehen können, als die Delikte des § 315[3]). Ein unverkennbarer Mangel ist übrigens immer noch vorhanden, denn es ist nicht einzusehen, warum nicht Eisenbahnangestellte, welche nicht zu denjenigen des § 316 Abs. 2 gehören, milder behandelt werden, wenn sie sich eine fahrlässige oder gar vorsätzliche Transportgefährdung zu Schulden kommen lassen. Auch hier liegt es unter Umständen im öffentlichen Interesse, zu verhüten, dass solche Personen im Eisenbahn- oder Telegraphendienst oder in einem Zweige desselben verwendet

ren preussischen Strafgesetzbuchs, welchem der § 319 entnommen ist, war die Unfähigkeitserklärung obligatorisch.

[2]) A. M. Oppenhoff Nr. 3 zu § 319 (ohne nähere Begründung).

[3]) Über die vor der Erlassung der Novelle vom Jahre 1876 bestehende Kontroverse, ob die Nichterwähnung des § 315 in dem § 319 auf einem Redaktionsversehen beruhe oder nicht, vgl. Sontag, die Redaktionsversehen des Gesetzgebers insbesondere auf strafrechtlichem Gebiete, 1874, S. 39 ff.

bezw. weiter verwendet werden. Es verdient noch hervorgehoben zu werden, dass nach dem § 319 nicht zugleich die Unfähigkeit zu einer Beschäftigung im Eisenbahn- und Telegraphendienst ausgesprochen werden darf, was nicht auf ein Redaktionsversehen zurückzuführen ist, sondern, wie in den Motiven zu § 319 ausgeführt, auf der Erwägung beruht, dass es nicht gerechtfertigt erscheint, wegen Versehen in dem Eisenbahndienst die Unfähigkeit im Telegraphendienst oder umgekehrt eintreten zu lassen. Die Konsequenzen dieser Erwägung sind jedoch nicht vollständig gezogen worden, sofern nach dem Wortlaut des Gesetzes nicht ausgeschlossen ist, dass bei einer Transportgefährdung die Unfähigkeit zum Telegraphendienst ausgesprochen wird. Abgesehen hiervon aber ist der Bemerkung der Motive entgegenzuhalten, dass, wenn z. B. eine Transportgefährdung seitens eines der in § 316 Abs. 2 genannten Angestellten infolge unrichtiger Handhabung des Eisenbahntelegraphen herbeigeführt worden ist, die Unfähigkeitserklärung zur Beschäftigung im Telegraphendienst neben der Unfähigkeitserklärung zur Beschäftigung im Eisenbahndienst gerechtfertigt sein kann, dass deshalb wenigstens in Beziehung auf die Transportgefährdung dem Richter zweckmässigerweise, wie im preuss. Strafgesetzbuch, hätte freigestellt werden sollen, die Unfähigkeit auf beide Dienste zu erstrecken. Die Thatsache der Unfähigkeitserklärung kann für den für unfähig Erklärten strafrechtliche Folgen dann nach sich ziehen, wenn er sich nachher bei einer Eisenbahn wieder anstellen lässt. Auf dieses Delikt ist Geldstrafe bis zu 300 M. oder Gefängniss bis zu 3 Monaten gesetzt. Erstreckt sich die Unfähigkeitserklärung nur auf gewisse Zweige des Eisenbahn- oder Telegraphendienstes, so tritt Bestrafung nicht ein, wenn sich der Betreffende in einem andern Zweige anstellen lässt.

Im Zusammenhang damit steht die Bestimmung, wonach die gleiche Strafe sowohl diejenigen trifft, welche den für unfähig Erklärten wieder angestellt haben, obgleich ihnen die erfolgte Unfähigkeitserklärung bekannt war, als auch die Vorsteher einer Eisenbahngesellschaft, welche nicht sofort nach Mitteilung des rechtskräftigen Erkenntnisses die Entfernung des Verurteilten bewirkten[4]). Zunächst

[4]) R.-St.-G.-Buch § 320: Die Vorsteher einer Eisenbahngesellschaft, sowie die Vorsteher einer zu öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphen-

steht fest, dass, wenn es sich um die Wiederanstellung eines für unfähig Erklärten handelt, nach dem Wortlaut des Gesetzes Wiederanstellung sowohl bei Privatbahnen als bei Staatsbahnen in Betracht kommt, es genügt jede Anstellung bei einer Eisenbahn, auf der eine Transportgefährdung im Sinne der §§ 315, 316 vorkommen kann. Es unterliegen aber dieser Strafvorschrift nicht nur die Vorsteher dieser Eisenbahnen, sondern sämtliche Personen, die zur Anstellung im Eisenbahndienst bezw. für einen bestimmten Zweig desselben zuständig sind. Ob aber unter den Vorstehern einer Eisenbahngesellschaft im Sinne des § 320 Abs. 1 des R.-St.-G.-B. auch die Vorsteher einer Staatsbahn inbegriffen sind, könnte zweifelhaft erscheinen, da der Ausdruck „Eisenbahngesellschaft“ auf eine Staatsbahn nicht anwendbar ist. Wenn wir jedoch bedenken, dass der Wortlaut des § 320 vollständig dem § 300 des preussischen Strafgesetzbuchs entnommen ist und dieser Paragraph wiederum dem preuss. Gesetz vom 30. Nov. 1840, das zu einer Zeit erlassen wurde, als in Preussen der Bau und Betrieb der Eisenbahnen den Privatunternehmungen überlassen und nicht in Aussicht genommen war, dass der Staat als Eisenbahnunternehmer auftreten könnte, so erscheint die Annahme nicht unbegründet, dass hier eine zu enge, vom Gesetzgeber eigentlich nicht gewollte Fassung vorliegt und auch diese Bestimmung auf alle Arten der in Betracht kommenden Eisenbahnen Anwendung findet[5]). Zwar ist der anderen Ansicht zuzugeben, dass gegen die Vorsteher einer Staatseisenbahn, falls sie dem rechtskräftigen, die Unfähigkeitserklärung aussprechenden Urteil nicht nachkommen, im Disziplinarweg eingeschritten werden kann, denn offenbar handelt derjenige Vorsteher seiner Pflicht entgegen und unterliegt dem Disziplinarrecht, welcher der im Strafrecht

---

anstalt, welche nicht sofort nach Mitteilung des rechtskräftigen Erkenntnisses die Entfernung des Verurteilten bewirken, werden mit Geldstrafe bis zu 300 M. oder mit Gefängniss bis zu drei Monaten bestraft.

Gleiche Strafe trifft denjenigen, welcher für unfähig zum Eisenbahn- oder Telegraphendienst erklärt worden ist, wenn er sich nachher bei einer Eisenbahn- oder Telegraphenanstalt wieder anstellen lässt, sowie diejenigen, welche ihn wieder angestellt haben, obgleich ihnen die erfolgte Unfähigkeitserklärung bekannt war.

[5]) A. M. Olshausen Nr. 2 zu § 320; Rubo Nr. 1 zu § 320; Oppenhoff Nr. 1 zu § 320.

begründeten Aufforderung zur Entfernung eines seiner Untergebenen zuwiderhandelt; aber diese Thatsache der Möglichkeit einer disziplinären Bestrafung ist nicht imstande, ein Äquivalent für die kriminelle Bestrafung zu bieten, da Handlungen, welche das gemeine Strafrecht für strafbar erklärt, an Beamten nicht blos disziplinär bestraft werden dürfen, vielmehr dem gemeinen Strafrecht der Vorzug vor dem disziplinären Strafrecht gebührt. Ausserdem wäre aber nicht abzusehen, warum gegen Beamte einer Staatsbahn, wenn sie einen für unfähig Erklärten wieder anstellen, mit kriminellen Strafen, dagegen, wenn sie die Entfernung des für unfähig Erklärten nicht bewirken, mit disziplinären Strafen, denen sie zudem durch Ausscheiden aus dem Dienst sich entziehen könnten, vorgegangen werden sollte, denn beide Handlungen sind gleichwertig und deshalb auch in gleicher Weise zu bestrafen. Abgesehen hievon würde aber eine Unzuträglichkeit insofern entstehen, als diejenigen Angestellten einer Privatbahn, welche zu den Bahnpolizeibeamten gehören und unter Umständen auch zu den Vorstehern gerechnet werden müssen, beiden Strafarten unterliegen, im Gegensatz zu den übrigen Staatsbeamten, also in diesem Falle nicht mit gleichem Masse gemessen würde.

Obgleich nicht genau dem Wortsinn des § 320 entsprechend, ist doch selbstverständlich, dass nur rechtskräftige Urteile in Frage kommen, in denen die Unfähigkeit ausgesprochen ist, es genügt nicht schon die Verurteilung wegen Transportgefährdung, ebenso hat nicht immer die gänzliche Entfernung aus dem Eisenbahndienst einzutreten. ist nicht immer die Wiederanstellung im Eisenbahndienst überhaupt verboten, sondern es kommt jedesmal auf den Inhalt des rechtskräftigen Urteils an, da ja die Unfähigkeitserklärung sich nur auf bestimmte Zweige des Eisenbahndienstes beziehen kann[6]).

---

[6]) Die Fassung des § 320 Abs. 2 ist mangelhaft. Nach seinem Wortlaut wird derjenige, der nur zur Beschäftigung in bestimmten Zweigen des Eisenbahndienstes für unfähig erklärt ist, oder derjenige, der eine Person wieder in den betr. Dienstzweigen angestellt hat, von der Vorschrift nicht berührt. Es ist dies eine Lücke des Gesetzes, dadurch hervorgerufen, dass die im § 319 erst vom Reichstag aufgenommene Bestimmung bezüglich der Zulässigkeit der Unfähigkeitserklärung für einzelne Zweige des Eisenbahndienstes bei der Feststellung des § 320 versehent-

In Beziehung auf die aus § 139 des R.-St.-G.-B. resultirende Pflicht eines dritten zur Anzeige von dem ihm bekannt gewordenen Vorhaben eines Verbrechens der Eisenbahntransportgefährdung ist zu bemerken, dass dadurch, dass bereits die Handlung — das Beschädigen, das Bereiten von Hindernissen — begangen ist, die Pflicht zur Anzeige nicht schon entfällt, sondern erst dann nicht mehr vorhanden ist, wenn der zum Thatbestand des Verbrechens gehörige Erfolg — die Gefährdung — entweder weggefallen oder eingetreten ist, im letzteren Falle unter der Voraussetzung, dass die Gefährdung nicht fortdauert[7]).

§ 7. Der Eisenbahndiebstahl.

Eisenbahndiebstahl ist die rechtswidrige Zueignung eines fremden Beförderungsgegenstandes durch Wegnahme auf einer Eisenbahn oder einem Eisenbahnhof vermittelst Loslösung oder ordnungswidriger Eröffnung[1]).

Nur bewegliche körperliche Sachen können Gegenstände der Beförderung werden; sie nehmen durch den Willen und die Absicht des Inhabers, dass sie von einem Ort zu einem andern gebracht werden sollen, den Charakter von Beförderungsgegenständen an. Für den Begriff eines Gegenstandes der Beförderung ist es hienach unwesent-

---

lich nicht beachtet wurde. Gegen die Zulässigkeit der Ausdehnung: Olshausen Nr. 4 zu § 320; Rubo Nr. 7 zu § 320.

[7]) Vgl. Meyer S. 846.

[1]) R.-St.-G.-Buch § 243: Auf Zuchthaus bis zu 10 Jahren ist zu erkennen, wenn . . . . 4. auf einem öffentlichen Weg, einer Strasse, einem öffentlichen Platz, einer Wasserstrasse, oder einer Eisenbahn, oder einem Postgebäude oder dem dazu gehörigen Hofraum oder auf einem Eisenbahnhof eine zum Reisegepäck oder zu anderen Gegenständen der Beförderung gehörende Sache mittelst Abschneidens oder Ablösens der Befestigungs- oder Verwahrungsmittel, oder durch Anwendung falscher Schlüssel oder anderer, zur ordnungsmässigen Eröffnung nicht bestimmten Werkzeuge gestohlen wird. . . . Sind mildernde Umstände vorhanden, so tritt Gefängniss nicht unter drei Monaten ein. — Der § 243 Z. 4 ist fast wörtlich dem § 218 Z. 4 des früheren preussischen Strafgesetzbuchs entnommen (statt Transport steht Beförderung, auch ist der Nachschlüsselbegriff ausgedehnt). Der § 218 Z. 4 des preussischen Strafgesetzbuchs ist zusammengesetzt aus A.-L.-Recht 1156, 1178 ff. und code pénal 383.

lich, ob die Sache, welche befördert werden soll, z. B. noch im Hause des Inhabers an dem vielleicht seit geraumer Zeit eingenommenen Platz sich befindet oder ob schon Vorkehrungen getroffen sind, die die Absicht des Inhabers deutlich erkennen lassen. Ebenso ist ohne Einfluss, auf welchem Weg, vermittelst welcher Hilfsmittel die Gegenstände befördert werden, oder in welchen Räumlichkeiten sie vom Beginn der Beförderung bis zur Beendigung, d. h. bis zur Erreichung des Bestimmungsorts untergebracht sind. Der Diebstahl von Beförderungsgegenständen ist jedoch nicht allgemein mit schwererer Strafe als der gewöhnliche Diebstahl belegt worden, die schwerere Strafe kommt vielmehr nur dann zur Anwendung, wenn die Beförderungsgegenstände an Orten, deren allgemeine Zugänglichkeit und verhältnissmässig geringe Überwachungsfähigkeit vornehmlich die Gefahr diebischer Wegnahme nahelegt, unter Beseitigung der besonderen Verwahrungs- und Sicherungsmittel entwendet werden. Es muss somit eine befriedete Sache mit einem befriedeten Ort zusammentreffen, um das qualifizirte Delikt des § 243 Z. 4 des R.-St.-G.-B. hervorzubringen. Als derartige Orte sind im Gesetz u. a. die Eisenbahn und der Eisenbahnhof bezeichnet.

Es genügt, dass eine Sache zum Zweck der Weiterbeförderung auf der Eisenbahn oder dem Eisenbahnhof sich befindet, eine Übernahme der Sache in den Gewahrsam der Eisenbahnverwaltung, welche die Beförderung bewerkstelligen soll, bezw. ihrer Leute erscheint nicht erforderlich[2]); auch Sachen, welche sich noch im Gewahrsam des Reisenden oder Dritter befinden, gehören hieher, denn das Gesetz bezeichnet ohne Einschränkung zum Reisegepäck oder zu anderen Gegenständen der Beförderung gehörende Sachen als Objekte des schweren Diebstahls. Dies entspricht auch der Tendenz des Gesetzes: im Interesse des Verkehrs der Gegenstände, die auf öffentlichen Wegen und in den öffentlichen Verkehrsanstalten behufs der Weiterbeförderung sich befinden, einen erhöhten Schutz zu gewähren. Demgemäss wäre selbst die Thatsache irrelevant, dass der Gegenstand, der mit der Eisenbahn weiterbefördert werden soll, auf den Eisenbahnhof verbracht und hier unberechtigter Weise (z. B. wenn die Annahme des Guts seitens der Eisenbahnstelle

[2]) Reichsgericht I. 17. Sept. 1885 (Entsch. Bd. XIII, S. 243 ff.).

nicht erfolgte) niedergelegt wurde. Der höhere Rechtsschutz bleibt ebenmässig nach Ausfolge des Gegenstands auf der Bestimmungsstation insolange bestehen, als sich die Sache noch auf dem Bahnhof befindet, vorausgesetzt, dass der endgiltige Bestimmungsort nicht schon erreicht ist[3]).

Der Zweck, dem die Beförderungsgegenstände zu dienen bestimmt sind, kommt nicht in Betracht; es ist gleichgiltig, ob der Sache der Charakter eines Handelsguts zukommt oder nicht, ob sie während der Reise oder erst nach der Ankunft am Bestimmungsort gebraucht oder verbraucht werden soll, und ob sie zum persönlichen Gebrauch des Inhabers dient. Auch ist nicht nötig, dass die Sache vom Publikum zur Weiterbeförderung auf eine Eisenbahn oder einen Eisenbahnhof verbracht wurde; Sachen der Eisenbahnangestellten, namentlich des Zugspersonals, — wie Reisesäcke, Taschen, — gehören gleichfalls hieher[4]); ja selbst die Betriebsmittel erscheinen nicht ausgeschlossen[5]), denn dieselben sind auch Gegenstände der Beförderung. Allerdings wird der Diebstahl eines Teils dieser Betriebsmittel, z. B. der Eisenbahnwagen, nicht wohl vorkommen. Ebenso fallen die zum Unterhalt der Betriebsmittel, sowie zur Sicherung des Betriebs dienenden Gegenstände[6]), welche in den Zügen mitgeführt werden, — die Kohlen, die Zugleinen u. s. w. — unter den Begriff des Beförderungsgegenstands. Der Diebstahl eines Gegenstands dieser letztgenannten Art erscheint sogar noch strafwürdiger als der Diebstahl an den sonstigen Beförderungsgegenständen, weil, abgesehen von der besonderen Schutzbedürftigkeit, welche ihnen mit den andern Beförderungsgegenständen gemeinsam ist, durch Entwendung derselben unter Umständen Betriebsstörungen verursacht werden können.

Die durch das Gesetz vorgenommene Hervorhebung des Reisegepäcks vor den andern Gegenständen der Beförderung begründet keinen Unterschied in der Beurteilung hinsichtlich des Vorhandenseins

---

[3]) Vgl. Reichsgericht IV, 6. Febr. 1891 (Eger, Entsch. VIII, S. 237 ff.).

[4]) Reichsgericht II, 27. Juni 1882 (Entsch. Bd. VI, S. 394 f.).

[5]) A. M. Die Meisten; vgl. Meyer S. 661, Olshausen Nr. 38 zu § 243.

[6]) Vgl. Meyer S. 661; Olshausen Nr. 38 zu § 243.

der Thatbestandsmomente[7]). Die Annahme, dass das Reisegepäck nicht von dem gleichen Gesichtspunkt aus zu betrachten und nicht den gleichen Regeln zu unterwerfen sei, wie die anderen Beförderungsgegenstände, entbehrt jeder Grundlage. Eine abweichende Beurteilung des Reisegepäcks, worunter sowohl nach dem allgemeinen Sprachgebrauch als nach der Verkehrsordnung diejenigen Sachen verstanden werden, die der Reisende mit sich führt und der Bahnverwaltung zur besonderen und gleichzeitigen Beförderung mit seiner Person übergibt, wäre auch schon deshalb ungerechtfertigt, weil die Aufgabe und die Beförderungsart sich von derjenigen der übrigen Beförderungsgegenstände nur ganz unwesentlich unterscheidet. Selbst wenn unter Reisegepäck das von den Reisenden während der Fahrt bei sich geführte Gepäck, das sog. Handgepäck, zu verstehen wäre, würde eine andere Beurteilung nicht einzutreten haben, da die Übergabe an die Eisenbahnverwaltung, wie schon erwähnt, nicht das entscheidende Moment für den Begriff des Beförderungsgegenstandes bilden kann und demgemäss eine Ausnahmestellung dieser Art von Beförderungsgegenständen nicht gerechtfertigt wäre.

Nicht zur Anwendung kommt die vorliegende Strafbestimmung, wenn Nahrungs- oder Genussmittel von unbedeutendem Wert oder in geringer Menge zum alsbaldigen Verbrauch entwendet worden sind, da derartige Entwendungen, auch wenn die Begriffsmerkmale des schweren Diebstahls vorliegen, nur nach § 370 Z. 5 des R.-St.-G.-B. zu beurteilen sind[8]).

[7]) A. M. Meves Gerichtssaal XXVI, S. 268 f. Als Grundsatz stellt derselbe auf, dass für die Gegenstände der Beförderung der Beginn des Rechtsverhältnisses zwischen dem Absender und der Bahnverwaltung massgebend sei, und demgemäss die zu befördernde Sache in dem Zeitpunkt zu einem Gegenstand der Beförderung im Sinne des Gesetzes werde, in dem die Bahnverwaltung ihn zum Behufe der Beförderung übernimmt, und auch ein solcher so lange bleibe, bis sie durch Aushändigung an den Adressaten oder seinen Bevollmächtigten den Gewahrsam aufgiebt. Für das Reisegepäck soll massgebend sein der Moment der Übergabe an den Gepäckträger oder den Expeditionsbeamten, für das sog. Handgepäck dagegen das Betreten der der Bahnverwaltnng zugehörigen Räume seitens der Reisenden in der Absicht, sich der Bahn zur Beförderung anzuvertrauen.

[8]) Zur Stellung des die Voraussetzung der Verfolgung solcher Hand-

Bei der Erörterung der Frage, was unter Eisenbahn im Sinne der vorliegenden Strafbestimmung zu verstehen ist, wird davon auszugehen sein, dass die Eisenbahn in ihrer Bedeutung als Strasse aufgefasst und vom gleichen Gesichtspunkt aus betrachtet werden muss, wie die im Zusammenhang mit ihr im Gesetz erwähnten öffentlichen Wege, Strassen und Wasserstrassen. Aus dem Umstand, dass bei den Wegen die Öffentlichkeit ausdrücklich gefordert und dieselbe in den Worten „Strassen" und „Wasserstrassen" gelegen ist, muss geschlossen werden, dass dieses Requisit der Öffentlichkeit auch bei den Eisenbahnen vorausgesetzt wird. Abgesehen hievon spricht auch für diese Auslegung des Begriffs Eisenbahn die Tendenz des Gesetzes: dem Verkehr auf Strassen und anderen allgemein zugänglichen Örtlichkeiten einen erhöhten Rechtsschutz zu gewähren. Auszustellen ist, dass der Gesetzgeber, trotzdem zur Zeit der Erlassung der Vorschrift bereits privaten Zwecken dienende Eisenbahnen angelegt waren, eine präzisere Fassung nicht gewählt hat. Hiemit soll übrigens nicht gesagt sein, dass die Eisenbahnen, welche bestimmt sind, privaten Zwecken zu dienen, unter allen Umständen von dem Schutz des § 243 Z. 4 ausgeschlossen sind, denn es sind Verhältnisse denkbar, in welchen auch derartige Bahnen zeitweilig dem öffentlichen Verkehr dienen können und müssen. Unter welchen Voraussetzungen ist nun einer Eisenbahn der Charakter der Öffentlichkeit zuzuerkennen? Da die Eisenbahn bei dem vorliegenden Delikt, wie erwähnt, von dem Gesichtspunkt einer Strasse aufzufassen ist, so ist darunter zu verstehen: das Bahnplanum, d. h. der Ort, auf welchem die Schienen sich befinden. Diese Eisenbahn entspricht dem Begriff eines Wegs in jedem Fall, mag sie nun ihrer Bestimmung gemäss benützt werden oder nicht: sie ist ein Weg, auch wenn sie ausschliesslich dazu bestimmt ist, mit besonders hiezu hergerichteten Fahrzeugen befahren zu werden. Wenn das Gesetz sämtliche Wege ohne Rücksicht darauf, ob ihnen der Charakter der Öffentlichkeit beiwohnt oder nicht, unter höheren Rechtsschutz gestellt hätte, würden auch die Eisenbahnen ohne jede weitere Voraussetzung

ungen bildenden Antrags ist die Eisenbahnbetriebsbehörde berechtigt, vorausgesetzt, dass ihr der Besitz oder Gewahrsam an der Sache zustand und sie somit als Verletzter im Sinne des § 65 des R.-St.-G.-B. erscheint. Reichsgericht III. 11. November 1886 (Rechtsp. Bd. VIII, S. 703).

diesen Schutz geniessen. Da aber nur den öffentlichen Wegen ein besonderer Schutz zukommt, wird der Diebstahl eines Beförderungsgegenstandes vermittelst Beseitigung der Befestigungs- und Verwahrungsmittel auf der Eisenbahn nur dann als schwerer Diebstahl zu bestrafen sein, wenn er verübt würde, während die Eisenbahn als eine Strasse, ein öffentlicher Weg zu betrachten ist. Dies trifft zu, wenn die Eisenbahn in bestimmungsmässiger Weise benützt wird und zwar bei den dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen in diesem Falle immer, bei den sonstigen Eisenbahnen nur dann, wenn sie ausnahmsweise zeitweise dem allgemeinen Verkehr geöffnet sind. Grundsätzliche Voraussetzung ist hiebei, dass aus den mit Spurkränzen versehenen Beförderungsmitteln gestohlen worden ist, doch wird z. B. auch dann, wenn ein Beförderungsgegenstand aus einem Eisenbahnwagen auf das Bahnplanum gefallen und sodann auf die vorgeschriebene Weise entwendet worden ist, der Thatbestand als vorliegend zu erachten sein; nicht erforderlich ist selbstredend, dass das Beförderungsmittel zur Beförderung des betreffenden Gegenstands besonders bestimmt oder geeignet ist[9]). — Ausserdem aber ist eine Eisenbahn als öffentlicher Weg zu betrachten, wenn sie in einzelnen Fällen, welche immer zu den Ausnahmen gehören, dem öffentlichen Verkehr dienen, ohne in bestimmungsmässiger Weise benützt zu werden, z. B. bei Unfällen, wobei die Insassen eines Zugs aussteigen müssen und eine Strecke weit auf dem Bahnplanum zu gehen gezwungen sind, bezw. die Beförderungsgegenstände ohne Zuhilfenahme der Eisenbahnfahrzeuge auf der Bahn fortgeschafft werden müssen. Hiegegen kann wohl nicht mit Grund eingewendet werden, dass nicht ersichtlich ist, wesshalb ein auf dem Bahnplanum verübter Diebstahl anders beurteilt werden sollte, wie das gleiche Delikt, wenn es dicht neben dieser Fläche auf freiem Felde begangen wird, denn, wenn dieser Einwand stichhaltig wäre, müsste die Notwendigkeit des höheren Rechtsschutzes der Strassen überhaupt verneint werden[10]). Belanglos erscheint, ob

[9]) Reichsgericht Fer.-S., 12. August 1882 (Rechtsp. Bd. IV, S. 693).

[10]) Vgl. Eger, pr. E.-Recht, Bd. II, S. 178. Die herrschende Meinung geht dahin, dass der Diebstahl auf einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahn während ihrer bestimmungsmässigen Benützung

die auf den Schienen befindlichen Fahrzeuge sich bewegen oder stille stehen[11]); es genügt, wenn ein Beförderungsgegenstand auf die vorgeschriebene Art aus einem Fahrzeug entwendet worden ist; ferner ist es gleichgiltig, ob die Fahrzeuge, in welchen die Beförderungsgegenstände sich befinden, einen Zug bilden oder einzeln sind. Wird eine, der öffentlichen Benützung offenstehende Eisenbahn in bestimmungsmässiger Weise benützt, so fällt sie unter das Gesetz, auch wenn die Fortbewegung auf ihr nicht unter Anwendung mechanischer Kräfte geschieht[12]), denn massgebend für die Aufstellung der Strafvorschrift war, wie bereits erwähnt, die Eigenschaft der Eisenbahn als einer Strasse. Die Gründe, welche die Anwendung der §§ 315 und 316 grundsätzlich nur auf die mit mechanischen Kräften betriebenen Eisenbahnen als zulässig erscheinen lassen, liegen hier nicht vor, auch ist eine derartige Einschränkung aus der Entstehungsgeschichte des § 243 Z. 4 nicht herzuleiten.

Das Wort „Bahnhof" ist gleichbedeutend mit Station. Es werden darunter begriffen einesteils die Stellen für den äusseren oder öffentlichen Verkehr zwischen Bahnverwaltung und Publikum, andererseits diejenigen für die Erledigung innerer Betriebszwecke, z. B. der Auflösung und Zusammenstellung der Züge[13]). Hienach gehören hieher ausser dem sog. Verwaltungsgebäude, in dem sich die Warteräume und die Dienstzimmer der Aufsichtsbeamten befinden, auch die sonstigen, der Beförderung von Personen und Sachen dienende Räumlichkeiten, wie die Güterschuppen, die Hallen, die Bahnsteige, Verladeräume und die Geleiseanlagen, die sich innerhalb der Station befinden[14]). Ausgenommen sind Räumlichkeiten innerhalb der Stationen, die aus-

---

erfolgen müsse. Von einigen (vgl. Meyer, S. 661) werden auch die Pferdeeisenbahnen ausgenommen.

[11]) Vgl. Pezold I, S. 287 Nr. 51.

[12]) Olshausen Nr. 37 zu § 243.

[13]) Vgl. Reichsgericht III, 2. Oktober 1890 (Jur. Wochenschrift 1890, S. 395), wonach der Eisenbahnhof alle dem Betrieb der Eisenbahn unmittelbar dienenden, im Besitz und in der Verwaltung dieser Anstalt befindlichen Lokalitäten umfasst.

[14]) Auch abgesonderte Wartehallen, wie sie auf kleineren Stationen, sog. Haltepunkten vorkommen, gehören hieher. Olshausen Nr. 37 zu § 243.

schliesslich privaten Zwecken dienen (z. B. Dienstwohnungen); auch gehören nicht hieher die Vorplätze der Stationen, was schon aus der Bezeichnung als Vorplatz folgt[15]). Bahnhöfe der privaten Zwecken dienenden Eisenbahnen fallen unter den gleichen Voraussetzungen wie diese Eisenbahnen selbst unter das Gesetz.

Aus dem Begriff der Eisenbahn folgt, dass dieselbe nicht nur die Eisenschienenstrasse auf der sog. freien Strecke, sondern sämtliche der Benützung offenstehende Schienenwege, zu denen auch diejenigen innerhalb der Bahnhöfe gehören, in sich begreift. Demnach schliessen die Begriffe Eisenbahn und Eisenbahnhof einander nicht aus, sondern decken sich in der erwähnten Richtung[16]). Die Ansicht, dass sämtliche Gleise innerhalb eines Bahnhofs unter den Begriff der Eisenbahn fallen, folgt aus der Erwägung, dass auch diese Gleise Wege und der öffentlichen Benützung unter derselben Voraussetzung zugänglich sind wie die auf der freien Strecke befindlichen Gleise. Eine Unterscheidung zwischen Hauptgleisen und Nebengleisen und die Aufstellung des Satzes, nur die ersteren seien zur Eisenbahn zu rechnen, während die Nebengleise nicht hieher gehören, weil sie nur Verwaltungszwecken dienen und desshalb der allgemeinen Benützung nicht offen stehen, hätte nur dann etwas für sich, wenn sich ausschliesslich auf den sog. Hauptgeleisen der durchgehende Verkehr abwickeln würde, was aber nicht der Fall ist, vielmehr dienen auch die Nebengleise diesem Verkehr unmittelbar, so kommen z. B. auf grösseren Bahnhöfen namentlich die Güterzüge auf sog. Nebengleisen an und gehen auf solchen ab. Dass die Nebengleise ausschliesslich nur Verwaltungszwecken dienen, ist somit nicht zutreffend. Wenn dies jedoch auch der Fall wäre, so käme darauf nichts an, denn der Verwaltungszweck bestünde u. á. eben auch darin, Fahrzeuge, in denen Beförderungsgegenstände sich befinden, auf den Nebengleisen fortzubewegen, d. h. als Strasse zu dienen.

Der Diebstahl eines Beförderungsgegenstandes auf einer Eisenbahn oder einem Eisenbahnhof ist als schwerer Diebstahl nur im Falle einer bestimmten Art der Verübung zu bestrafen, nämlich dann, wenn die Entwendung durch Ablösen oder Abschneiden der Befestigungs- oder

[15]) Meves a. a. O. S. 266.
[16]) A. M. Meves a. a. O. S. 265 f.

Verwahrungsmittel oder durch Anwendung falscher Schlüssel oder anderer zur ordnungsmässigen Eröffnung nicht bestimmten Werkzeuge erfolgt ist. Absolute Voraussetzung ist immer, dass der Diebstahl auf eine solche Weise verübt wurde, deshalb bildet z. B. das Abschneiden oder Ablösen eines Verwahrungsmittels nach der Wegnahme der Sache keinen Erschwerungsgrund.

Befestigungsmittel sind diejenigen Vorrichtungen, welche dazu dienen, die Beförderungsgegenstände mit einem andern Gegenstand in eine feste Verbindung zu bringen. Wie und wo die Befestigungsmittel angebracht sein müssen, schreibt das Gesetz ebensowenig vor, wie bei den Verwahrungsmitteln. In der Regel wird es sich dabei um die Befestigung an dem Beförderungsmittel (Eisenbahnfahrzeug oder sonstigen Vorrichtungen, auf denen die Beförderungsgegenstände an und in die Wagen gebracht werden), — oder an Beförderungsgegenständen handeln, ausserdem können aber auch andere Gegenstände in Frage kommen, namentlich solange die Beförderungsobjekte sich auf dem Bahnhof befinden (z. B. Befestigung des Gegenstands an einer Vorrichtung im Abfertigungsraum, — Haken in der Wand).

Als Verwahrungsmittel sind zu erachten alle Vorrichtungen zur Bewahrung des Beförderungsgegenstands vor Eingriffen von aussen, (auch Witterungseinflüssen) und vor dem Auseinanderfallen oder Auflösen[17]). Hierher gehören u. a. die bedeckten und die nicht ganz offenen Eisenbahnwagen, bei denen allerdings ein Ablösen oder Abschneiden nicht leicht vorkommen kann, jedoch nicht ausgeschlossen ist, sowie insbesonere die Plomben, die zum Verschluss der Fahrzeuge dienen[18]).

Während das Abschneiden der Befestigungs- und Verwahrungsmittel immer eine, die Integrität dieser Mittel verletzende gewaltsame Handlung in sich schliesst, ist dies in Bezug auf das Ablösen nicht notwendig[19]), es genügt jede Art der Aufhebung der Ver-

---

[17]) A. M. Endemann, S. 726, der Material zur Verhütung von Reibungen nicht zu den Verwahrungsmitteln zählt.

[18]) Auch eine Gepäckmarke kann unter Umständen als Verwahrungsmittel erscheinen, vgl. Reichsgericht, 21. Juni 1882 (Rechtsp. Bd. IV, S. 597).

[19]) Reichsgericht III, 25. März 1882 (Entsch. Bd. VI, S. 177 f.); Reichsgericht I, 26. April 1883 (Entsch. Bd. VIII, S. 287 f.); Reichsgericht I., 27. April 1891 (Entsch. Bd. 21, S. 429).

bindung zwischen Transportgegenstand und Befestigungs- bezw. Verwahrungsmittel, oder zwischen Transportgegenstand und Transportmittel. Mit dem Wort „Ablösen“ hat der Gesetzgeber s. Zt. bei der Festsetzung der Bestimmung des § 218 Z. 4 des früheren preuss. Strafgesetzbuchs, welche in dieser Hinsicht wörtlich in den § 243 Z. 4 des R.-St.-G.-B. übernommen wurde, zum Ausdruck bringen wollen, dass auch die, von dem früheren Recht hievon ausgeschlossene, ohne Gewalt herbeigeführte Aufhebung der Verbindung, z. B. ein Aufbinden, Auflösen, Abstreifen, unter das Gesetz falle; andererseits kann aber auch das Erbrechen von Behältnissen, das Zerschneiden von Verwahrungsmitteln[20]) unter Umständen sogar ein Anbohren sich als ein Ablösen darstellen.

Falsche Schlüssel sind solche, welche nicht zum ordnungsmässigen Gebrauch dienen[21]). Zum ordnungsmässigen Gebrauch dienen diejenigen, welche von dem zum Öffnen des Schlosses Berechtigten benützt werden. Diese Schlüssel sind selbst dann nicht falsche, wenn sie von einem Nichtberechtigten gebraucht werden. Ein falscher Schlüssel ist aber auch derjenige, welcher vom Berechtigten zur ordnungsmässigen Eröffnung bestimmt war, beim Verkauf des betreffenden Gegenstands aber ohne Wissen des Käufers zurückbehalten wurde[22]). Werden auf einem Bahnhof befindliche Gebäude, umschlossene Räume, Thüren oder Behältnisse mittelst falscher Schlüssel oder anderer zur ordnungsmässigen Eröffnung nicht bestimmten Werkzeugen geöffnet und durch diese Mittel ein Beförderungsgegenstand entwendet, so liegt ideale Konkurrenz der Z. 4 mit der Z. 3 des § 243 vor[23]).

Hervorzuheben ist noch, dass der Thäter sich bewusst gewesen sein muss, dass er sich an einem durch eine besondere Veranstaltung geschützten Beförderungsgegenstand vergreift[24]).

Im übrigen gelten bezüglich des Eisenbahndiebstahls in objektiver und subjektiver Beziehung die gleichen Grundsätze wie beim Dieb-

---

[20]) Reichsgericht III, 9. November 1881 (Entsch. Bd. V., S. 157 ff.).

[21]) Über falsche Schlüssel vgl. namentlich: Schwarze, die Lehre vom ausgezeichneten Diebstahl, Erlangen 1863, S. 183 ff.

[22]) Reichsgericht II, 21. Sept. 1881 (Rechtsp. Bd. III, S. 519 f.).

[23]) A. M. Olshausen Nr. 39 zu § 243; Oppenhoff Nr. 69 zu § 243; Endemann S. 726; Eger, pr. E.-Recht Bd. II, S. 182.

[24]) Reichsgericht III, 21. Juni 1882 (Rechtsp. Bd. IV, S. 597).

stahl überhaupt[25]). Es wird somit weiter erfordert, dass der Beförderungsgegenstand 1) eine fremde Sache ist, d. h. zum Eigentum eines Andern als des Thäters gehört, 2) im Gewahrsam eines Dritten sich befindet, der demnach den Willen und die thatsächliche Macht hat, über die Sache zu verfügen (an den Beförderungsgegenständen, welche sich auf der Eisenbahn und dem Eisenbahnhof befinden, üben meistens mehrere Personen Gewahrsam aus, somit ist der, den Gewahrsam ausübende Thäter, wenn die sonstigen Voraussetzungen des Delikts vorliegen, in der Regel als Dieb strafbar), 3) von dem Thäter unberechtigterweise aus diesem Gewahrsam entzogen und sich rechtswidrig d. h. mit der Absicht, die Verfügungsgewalt des Eigentümers auszuschliessen, zugeeignet worden ist.

Die Strafe für das vorliegende Delikt ist Zuchthaus bis zu 10 Jahren, bei mildernden Umständen hat Gefängniss nicht unter 3 Monaten einzutreten. Wer den Diebstahl im Rückfall begeht, ist mit Zuchthaus nicht unter 2 Jahren zu bestrafen. Auf Zuchthaus nicht unter 5 Jahren ist zu erkennen gegen denjenigen, welcher bei einem Diebstahl auf der Eisenbahn auf frischer That betroffen, gegen eine Person Gewalt verübt oder Drohungen mit gegenwärtiger Gefahr für Leib und Leben anwendet, um sich im Besitz des gestohlenen Gegenstands zu erhalten, vorausgesetzt, dass auch die Gewalthandlung oder Drohung auf der Eisenbahn verübt wurde; ist dagegen der Thäter auf dem Eisenbahnhof (ausgenommen das Schienengleise) auf frischer That betroffen worden, so tritt beim Vorhandensein der sonstigen, eben erwähnten Momente Zuchthausstrafe von einem bis zu 15 Jahren ein[26]). In diesen beiden Fällen des sog. raubähnlichen Diebstahls wird nicht erfordert, dass die gestohlene Sache zu den Beförderungsgegenständen gehört und der Diebstahl vermittelst Abschneidens oder Ablösens der Befestigungs- oder Verwahrungsmittel oder durch Anwendung falscher Schlüssel oder anderer, zur ordnungsmässigen Er-

[25]) Vgl. bezüglich dieser Grundsätze Meyer S. 645 ff.

[26]) Die Verschiedenheit des Strafrahmens in diesen beiden Fällen hat ihren Grund darin, dass der raubähnliche Diebstahl wie der Raub zu bestrafen ist; da der Raub auf einer Eisenbahn einen Qualifikationsgrund bildet, so ist auch der raubähnliche Diebstahl auf einer Eisenbahn mit schwerer Strafe bedroht.

öffnung nicht bestimmter Werkzeuge erfolgt ist. In allen Fällen kann auf Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte, bei Zuchthausstrafe auf Zulässigkeit von Polizeiaufsicht erkannt werden. Der Versuch ist strafbar[27]).

§ 8. Der Raub auf einer Eisenbahn.

Des Raubs auf einer Eisenbahn macht sich derjenige schuldig, der in der Absicht der rechtswidrigen Zueignung eine fremde bewegliche Sache durch Verübung von Gewalt gegen eine Person oder unter Anwendung von Drohungen mit gegenwärtiger Gefahr für Leib oder Leben auf einer Eisenbahn wegnimmt[1]).

Der Begriff der Eisenbahn im Sinne der vorliegenden Strafbestimmung deckt sich mit dem Begriff der Eisenbahn des § 243 Z. 4 des R.-St.-G.-B. Es folgt dies aus der Tendenz der beiden Vorschriften, die darauf gerichtet war, den Örtlichkeiten, denen der Charakter eines öffentlichen Wegs und eines öffentlichen Platzes beiwohnt, in Beziehung auf den Diebstahl und den Raub einen höheren Rechtsschutz zu gewähren. Hienach kommt das Gesetz zur Anwendung bei einem Raub auf einer jeden Art von Eisenbahn, vorausgesetzt, dass die Verübung stattfand, zu einer Zeit als die Eisenbahn dem öffentlichen Verkehr diente. Ist dies der Fall, so macht es bei einem, in einem Transportmittel verübten Raub keinen Unterschied, ob das Transportmittel durch mechanische oder sonstige Kräfte in

---

[27]) Die Strafbarkeit des Versuchs folgt aus § 43 des R.-St.-G.-Buchs und nicht, wie Endemann annimmt, aus § 242 des R.-St.-G.-Buchs. — Werden bei einem versuchten schweren Diebstahl mildernde Umstände angenommen, so ist die bei vollendetem schweren Diebstahl vorgesehene Strafe die Grundstrafe, welche für die Milderung der Strafe gemäss § 44 R.-St.-G.-Buch in Betracht kommt.

[1]) R.-St.-G.-Buch § 250: Auf Zuchthaus, nicht unter 5 Jahren ist zu erkennen, wenn . . . . . 3) der Raub auf einem öffentlichen Wege, einer Strasse, einer Eisenbahn, einem öffentlichen Platz, auf offener See oder einer Wasserstrasse begangen wird . . . . . Sind mildernde Umstände vorhanden, so tritt Gefängniss nicht unter einem Jahr ein. — Das Wort: „Eisenbahn“ ist bei der Beratung des Strafgesetzbuchs im Plenum des Reichstags aufgenommen worden; das preussische St.-G.-Buch enthielt keine diesbezügliche Bestimmung.

Bewegung gesetzt ist, oder ob es sich in Bewegung oder in Ruhe befindet, denn auch dann, wenn sich das Transportmittel nicht fortbewegt (z. B. bei dem Aufenthalt eines Zugs auf einer Station) bleibt naturgemäss der Eisenbahn der Charakter eines öffentlichen Weges gewahrt. Der höhere Rechtsschutz kommt hienach den auf der Eisenbahn befindlichen Personen und zwar sowohl den Passagieren als dem Zugbegleitungspersonal während der ganzen Dauer ihres Aufenthalts zu gut, ohne irgend eine Ausnahme, wie dies auch bei den übrigen Strassen der Fall ist. Diejenigen, welche den Thatbestand des Raubs auf einer Eisenbahn nur dann als vorliegend erachten[2]), wenn derselbe während der Fahrt erfolgt, verkennen, dass bei dem Strassenraub, zu dem auch der Raub auf der Eisenbahn als Unterart gehört, es ausschliesslich auf den Ort der That, ohne Rücksicht auf sonstige Umstände ankommt, und es sind auch keine inneren Gründe vorhanden, die eine solche Einschränkung rechtfertigen könnten, denn die Gefahr für den Verletzten bei der Ausführung der That in einem in Bewegung befindlichen oder in einem stillstehenden Transportmittel ist an sich nicht grösser oder geringer, da einerseits während der Fahrt die Schnelligkeit eine ganz geringe sein kann und die Möglichkeit der Herbeirufung einer Hilfe seitens des Verletzten nach dem heutigen Stand der Technik fast in gleicher Weise gegeben ist, wie bei einem stillstehenden Zug, sowie andererseits oft ein Fluchtversuch des Verletzten aus einem stillstehenden Zug ausgeschlossen und die Verteidigung wegen der Beschränktheit des Raumes in gleicher Weise erschwert ist. Schliesslich erschiene es nicht angängig, die gerügte Unterscheidung bei dem Raub, nicht aber bei dem Diebstahl auf einer Eisenbahn eintreten zu lassen.

Eine weitere Fassung des Begriffs der Eisenbahn in dem Sinne, dass auch der Eisenbahnhof darunter zu verstehen, dürfte nicht der Absicht des Gesetzgebers entsprechen, hätte dieser dem Wort Eisenbahn die weitergehende Bedeutung beilegen wollen, so hätte er im Hinblick auf den Sinn, welcher dem Wort Eisenbahn bei dem verwandten Delikt des schweren Diebstahls unterstellt wurde, allen Grund gehabt, diese seine weitergehende Absicht zum Ausdruck zu bringen:

---

[2]) Vgl. Meves, Gerichtssaal 1874, S. 266 ff.

selbst im Falle eines lapsus memoriae seitens des Gesetzgebers müsste der engere Begriff zu Grunde gelegt werden. Immerhin ist es als eine Lücke zu empfinden, dass nicht auch dem Eisenbahnhof der höhere Rechtsschutz zukommt, da die gleichen Gesichtspunkte, welche für die Qualifizirung des auf dem Eisenbahnhof verübten Diebstahls massgebend waren, auch für die Qualifizirung des Raubs auf einem Eisenbahnhof sprechen; jedoch wird diese Lücke einigermassen ausgefüllt dadurch, dass auch die Nebengleise eines Bahnhofs unter den Begriff der Eisenbahn fallen.

Im Übrigen sind in objektiver und subjektiver Hinsicht die für den Raub geltenden Grundsätze[3]) massgebend. Deren nähere Erörterung liegt nicht im Rahmen dieser Abhanblung; hervorzuheben ist nur, dass der Thatbestand schon begründet ist, wenn nur die Gewaltverübung auf der Eisenbahn erfolgte, und dass im Gegensatz zu dem Diebstahl auf einer Eisenbahn nicht die Wegnahme eines Beförderungsgegenstandes erfordert wird, sondern die Wegnahme irgend einer fremden, beweglichen Sache genügt.

Die Strafe ist Zuchthaus nicht unter 5 Jahren, beim Vorhandensein von mildernden Umständen, Gefängniss nicht unter 1 Jahr. Besonders qualifizirt ist das Delikt, wenn bei dem Raub ein Mensch gemartert oder durch die gegen ihn verübte Gewalt eine schwere Körperverletzung oder der Tod desselben verursacht wordeu ist. In diesen Fällen ist auf lebenslängliches Zuchthaus, oder Zuchthaus nicht unter 10 Jahren zu erkennen. Ist der Thäter rückfällig, so liegt ein Zusammentreffen der Erschwerungsgründe der Z. 3 und 5 des § 250 des R.-St.-G.-B. vor. Soweit nicht mildernde Umstände angenommen werden, ist Polizeiaufsicht zulässig. Da es sich um ein Verbrechen handelt, ist auch der Versuch strafbar[4]).

§ 9. Die Zerstörung einer Eisenbahn.

Der u. a. die Zerstörung einer Eisenbahn mit Strafe bedrohende § 305 des R.-St.-G.-B.[1]) stellt die Bauwerhe unter höheren Straf-

[3]) Vgl. Meves, S. 678 ff.

[4]) Über die Bestrafung des Raubs auf einer Eisenbahn enthält Endemann, S. 727, teils ungenaue, teils unrichtige Angaben.

[1]) R.-St.-G.-Buch § 305: Wer vorsätzlich und rechtswidrig ein Ge-

rechtsschutz. Das Wort Bauwerk wird im gewöhnlichen Sprachgebrauch bald in einem engeren, bald in einem weiteren Sinne genommen. Es wird darunter verstanden bald jedes von Menschen errichtete, in der Regel für einen dauernden Zweck bestimmtes Werk[2]), bald nur ein derartiges Werk, das mit dem Grund und Boden zusammenhängt. Welchen Sinn der § 305 mit dem Wort verbindet, folgt aus seiner Entstehungsgeschichte. Der Paragraph ist aus dem § 283 des früheren preuss. St.-G.-B.[3]) und dieser aus dem Artikel 437 des code pénal entnommen, der den Zweck hatte, das unbewegliche mit dem Grund und Boden verbundene Eigentum, welches dem Interesse der Mehrheit der Menschen dient, unter höheren strafrechtlichen Schutz zu stellen. Somit ist zu schliessen, dass auch das Wort „Eisenbahn" hier in einem engeren Sinn zu verstehen ist und dass somit alle beweglichen Bestandteile einer Eisenbahn im weiteren Sinne namentlich also die Eisenbahnwagen nicht darunter fallen. Der Zusammenhang, in welchem das Wort „Eisenbahn" mit der „gebauten Strasse" im § 305 gebraucht wird, lässt weiter die Folgerung zu, dass nicht sämtliche, mit dem Grund und Boden zusammenhängende Bauwerke, die zu einer Eisenbahn im weiteren Sinne gehören, hieher zu rechnen sind, sondern nur diejenigen Teile, welche sich als eine gebaute Strasse darstellen, also der gesamte Unter- und Oberbau mit den Brücken, Dämmen u. s. w. Die Einschränkung des Worts Eisenbahn auf die Schienenstrasse ist um so weniger zu beanstanden, als die übrigen, mit dem Grund und Boden zusammenhängenden Bau-

bäude, ein Schiff, eine Brücke, einen Damm, eine gebaute Strasse, eine Eisenbahn oder ein anderes Bauwerk, welche fremdes Eigentum sind, ganz oder teilweise zerstört, wird mit Gefängniss nicht unter 1 Monat bestraft. Der Versuch ist strafbar.

[2]) Man spricht z. B. vom Bau eines Hauses, einer Maschine, eines Wagens.

[3]) Preussisches St.-G.-Buch § 283: Wer vorsätzlich ein Gebäude, ein Schiff, eine Brücke, einen Damm, eine gebaute Strasse, eine Eisenbahn oder ein sonstiges Bauwerk, welche fremdes Eigentum sind, ganz oder teilweise zerstört, soll mit Gefängniss nicht unter 2 Monaten bestraft werden. — Die Abweichung des § 305 besteht somit darin, dass derselbe ausdrücklich die Rechtswidrigkeit als Thatbestandsmoment aufstellt, sowie dass das Strafminimum niedriger geworden ist.

werke zu den Gebäuden gehören, denen neben den Eisenbahnen der gleiche höhere Rechtsschutz zukommt[4]). Da das Gesetz sowohl nach seiner Tendenz als nach seinem Wortlaut einen Unterschied zwischen privaten und öffentlichen Bauwerken[5]) nicht macht, so findet dasselbe Anwendung auf sämtliche Eisenbahnen, ohne Rücksicht darauf, ob sie der öffentlichen Benutzung offenstehen oder nicht. Wesentlich ist, dass die Eisenbahn als Weg benützt werden kann. Dies ist der Fall, wenn sie soweit fertiggestellt ist, dass Fahrzeuge darauf fortbewegt werden können, wobei es belanglos erscheint, zu welchem Zweck die Fortbewegung erfolgt, so dass deshalb auch schon Eisenbahnen hierher gehören, die, obwohl sie noch nicht ihrer eigentlichen Bestimmung übergeben sind, doch schon befahren werden können z. B. mit Materialzügen, Rollwagen. Gleich ist ferner, durch welche Mittel die Fortbewegung erfolgt[6]). Objekt des Delikts kann jede derartige Eisenbahn, sofern sie sich in fremdem Eigentum befindet, einschliesslich derjenigen sein, an welcher dem Thäter etwa ein Miteigentum zusteht.

Im Gegensatz zu den §§ 303 und 304 verlangt der § 305 nicht nur ein bloses Beschädigen, sondern ein gänzliches oder teilweises Zerstören. In Betreff der beiden Ausdrücke: Beschädigen und Zerstören ist zunächst klar, dass damit nicht nur eine quantitativ verschiedene Thätigkeit bezeichnet werden sollte. Unter gänzlichem oder teilweisem Zerstören einer Eisenbahn ist zu verstehen, die die Existenz der Eisenbahn ganz oder teilweise vernichtende Form der Beschädigung. Was speciell die teilweise Zerstörung einer Eisenbahn

---

[4]) Müller,: Über die Verbrechen . . . . S. 53 ff., will auch Eisenbahngebäude z. B. Coaksschuppen, Dienstwohnungen ausdrücklich unter höheren Rechtsschutz gestellt wissen. Ebenso Eger, preuss. E. Recht, Bd. II, S. 159.

[5]) Wenngleich das Wort „Strasse“ an andern Stellen des R.-St.-G.-Buchs (vgl. § 243 Z. 4, § 250 Z. 3) im Sinne von öffentlichem Weg gebraucht ist, trifft dies offenbar hier nicht zu, es wäre jedoch zur Vermeidung von Zweifeln besser gewesen, wenn an die Stelle des Worts Strasse das Wort Weg gesetzt worden wäre.

[6]) A. M. Olshausen, Nr. 3 zu § 305; v. Liszt, S. 334, 352; Rüd. Stengl, Nr. 3 zu § 305, die die Pferdebahnen nicht hieher rechnen, denselben vielmehr nur in ihrer Eigenschaft als Bauwerken bezw. gebauten Strassen den Schutz des § 305 angedeihen lassen wollen.

anbelangt, welche der blosen Beschädigung am nächsten kommt, so liegt eine solche dann vor, wenn die Eisenbahn für ihre Zweckbestimmung, sei es im allgemeinen oder nur für einzelne Richtungen, unbrauchbar gemacht worden ist z. B. durch Aufreissen von Schienen, Sprengung einer Brücke. Jedoch genügt nicht jede Unbrauchbarmachung[7]), sondern es ist erforderlich, dass dieselbe zugleich eine Verletzung der Substanz oder der Form in sich schliesst, somit scheiden die Fälle einer Unbrauchbarmachung durch Auflegen von Gegenständen auf die Fahrbahn, Wegführen des Wagenparks und dergl. aus.

Subjektiv wird Vorsatz und Rechtswidrigkeit[8]) erfordert. Besonderheiten in dieser Hinsicht hat das Delikt nicht aufzuweisen. Das Gleiche ist der Fall in Absicht auf die Bestrafung des Delikts.

§ 10. Die Unbrauchbarmachung von Eisenbahnen während eines Kriegs.

Nach § 90 Z. 2 des Reichsstrafgesetzbuchs[1]) ist unter anderem derjenige strafbar, der vorsätzlich während eines gegen das deutsche Reich ausgebrochenen Krieges Eisenbahnen zum Vorteil des Feindes zerstört oder unbrauchbar macht. Dieses Delikt gehört zu den schwereren Fällen des militärischen Landesverrats[2]).

Bezüglich des Begriffs der Eisenbahn im Sinne des Gesetzes ist folgendes zu bemerken: Neben den Eisenbahnen werden in § 90 Z. 2 des R.-St.-G.-B. Gegenstände aufgeführt, deren Zerstörung oder Unbrauchbarmachung zum Vorteil des Feindes bezw. deren Verbringung in feindliche Gewalt während eines Krieges als Landesverrat bestraft werden soll.

[7]) Der Begriff der Zerstörung ist nicht gleichbedeutend mit dem Begriff der Unbrauchbarmachung, das Zerstören ist nur eine Art der Unbrauchbarmachung.

[8]) Binding, Normen I, S. 215, hält in Folge seiner Normentheorie das ausdrückliche Erforderniss der Rechtswidrigkeit für überflüssig.

[1]) Die Fassung des Gesetzes: Wer Festungswerke etc. in feindliche Gewalt bringt, oder dieselben, sowie Brücken und Eisenbahnen zum Vorteil des Feindes zerstört oder unbrauchbar macht, ist ungenau. Die Zerstörung oder Unbrauchbarmachung von Brücken oder Eisenbahnen genügt, es sollte deshalb heissen: „oder Brücken oder Eisenbahnen".

[2]) Vgl. Meyer, S. 802.

Als solche Gegenstände sind — ausser Festungswerken, Schiffen, Zeughäusern, Magazinen — Kassen, Schiessbedarf etc., also sowohl unbewegliche als bewegliche Sachen genannt. Ein Anhaltspunkt dafür, ob unter Eisenbahnen nur die unbeweglichen Bestandteile oder auch die beweglichen Bestandteile der Eisenbahn i. w. S. zu begreifen sind, kann deshalb die Beschaffenheit dieser Gegenstände nicht bieten. Es muss in Ermangelung eines sonstigen Auslegungsmaterials angenommen werden, dass das Wort Eisenbahn in seiner natürlichen Bedeutung als Strasse gebraucht ist. Somit kommen nur der Schienenweg und seine Grundlagen, d. h. die Bahnanlagen in Betracht. Da während eines Kriegs auch die sonst minder wichtigen Eisenbahnen, wie Pferdebahnen[3]), Dampfstrassenbahnen u. s. w. für die kriegführenden Mächte von hervorragender Bedeutung werden können, so liegt kein Grund vor, diese Art von Eisenbahnen von der vorliegenden Strafbestimmung auszunehmen.

Die Eisenbahn muss entweder zerstört oder unbrauchbar gemacht worden sein. Wie bereits oben erwähnt, ist die Zerstörung einer Eisenbahn eine Art der Unbrauchbarmachung. Die besondere Hervorhebung der Zerstörung im Gesetz erscheint desshalb überflüssig. Unbrauchbar gemacht werden kann aber eine Eisenbahn, abgesehen von der Zerstörung, namentlich dadurch, dass die Betriebsmittel weggeführt werden. Gleichgiltig ist im letzteren Fall, ob sie in feindliche Gewalt gebracht werden oder nicht.

Voraussetzung ist immer die vorsätzliche Unbrauchbarmachung mit der Absicht, dies zum Vorteil des Feindes zu thun. Da der militärische Landesverrat sich niemals gegen einen deutschen Einzelstaat, sondern immer nur gegen das deutsche Reich als solches richtet, weil die einzelnen Staaten das Recht der Kriegführung nicht haben, dieses vielmehr ausschliesslich dem Reich zusteht, so kommt auch in subjektiver Beziehung lediglich die Reichsangehörigkeit und nicht die Staatsangehörigkeit in Betracht, und es ist demgemäss „ein Deutscher“ bedroht.

Die Handlung muss vorgenommen worden sein während eines gegen das deutsche Reich ausgebrochenen Kriegs: ausgebrochen ist

---

[3]) A. M. Olshausen, Nr. 3 zu § 90. In dieser Note ist die Ansicht von Meves unrichtig wiedergegeben.

ein Krieg, sobald eine Kriegserklärung seitens des deutschen Reichs gegen einen andern Staat oder eines andern Staats gegen das deutsche Reich ausdrücklich oder thatsächlich erfolgt ist.

II. Abteilung.

Die Eisenbahnübertretungen.

§ 11. Im Allgemeinen.

Abgesehen von den teils aus völkerrechtlichen, teils aus staatsrechtlichen Gründen ausserhalb der Strafgesetze und somit auch ausserhalb der bahnpolizeilichen Strafbestimmungen stehenden Personen erstreckt sich die Geltung der hier zu behandelnden Vorschriften nicht auf diejenigen Personen, welche nicht zu dem „Publikum“ gehören. Unter „Publikum“ sind alle Personen zu verstehen mit Ausnahme der Eisenbahnbediensteten, zu denen jedoch nicht nur diejenigen Angestellten gehören, welchen der Charakter von Bahnpolizeibeamten (§ 66 der Betriebsordnung und § 47 der Bahnordnung) beigelegt ist. Machen sich die Eisenbahnbediensteten im Dienste oder ausserhalb desselben einer der hier in Betracht kommenden Verfehlungen innerhalb des Gebiets ihrer Bahnverwaltung schuldig, so hat, sofern das betr. Verbot oder Gebot nach Massgabe der Verhältnisse überhaupt für sie gilt, das Disziplinarverfahren einzutreten[2]); handelt es sich jedoch um Bahnpolizeiübertretungen von Eisenbahnbediensteten auf fremdem Bahngebiet, so werden die Vorschriften der Betriebsordnung bezw. der Bahnordnung einschlagen. Den Bahnbediensteten sind hin-

[1]) Zur Darstellung gelangen die in der Betriebsordnung und in der Bahnordnung enthaltenen Übertretungen, weil nur diese in Deutschland allgemeine Geltung haben.

[2]) Der Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes enthielt in seinem Artikel 44 ausdrückliche Bestimmungen über die disciplinäre Bestrafung der Bahnpolizeibeamten, Lokomotivführer und Lokomotivheizer wegen dienstlicher Zuwiderhandlungen gegen bahnpolizeiliche Vorschriften.

sichtlich einzelner Delikte gewisse zum Publikum gehörende Personen unter bestimmten Voraussetzungen gleichzuachten. Das Nähere findet sich bei der Erörterung der betr. Delikte.

Die Eisenbahnpolizeiverbote, welche durch Verträge mit Privatpersonen ebensowenig wie sonstige Polizeigesetze ausser Wirksamkeit gesetzt werden können[3]), zerfallen in zwei Gruppen: 1) in solche, die die Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebiets bezwecken, und 2) in solche, die auf die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs abzielen, indem sie entweder die Beschädigung der Eisenbahnanlagen oder des Fuhrparks oder eine sonstige Handlung, welche den Betrieb stört oder zu stören geeignet ist, mit Strafe bedrohen[4]).

Bezüglich der Frage, ob der Thatbestand der Eisenbahnübertretungen subjektive Verschuldung zur Voraussetzung hat, ist zu bemerken, dass das Erforderniss der subjektiven Verschuldung, obwohl es im Reichsstrafgesetzbuch nicht in allgemeiner Form ausdrücklich ausgesprochen ist, doch als ein den gesamten Inhalt desselben und unser positives Strafrecht überhaupt beherrschender Grundgedanke erscheint und desshalb in allen Strafgesetzen, bei welchen es nicht durch besondere Bestimmung ausgeschlossen ist, also auch bei den Eisenbahnübertretungen, als stillschweigend vorausgesetzt angenommen werden muss.

Die Betriebsordnung und die Bahnordnung haben ebenso, wie die früheren Reglements nicht bei jeder einzelnen der von ihnen verbotenen oder gebotenen Handlungen die an die Zuwiderhandlung geknüpfte Strafe festgesetzt, sondern die Gebote und Verbote dem Strafgesetz scharf gegenübergestellt und für die sämtlichen Delikte je nur eine Strafbestimmung erlassen unter Aufstellung eines etwas weiten Rahmens dem Richter die Beurteilung der einzelnen Fälle hinsichtlich ihrer Schwere überlassend. Die Strafe der Bahnpolizeidelikte, welche

---

[3]) Vgl. Entscheidung des Oberlandesgerichts Kolmar (I. Str.-S.) vom 3. Juli 1888 (Juristische Zeitschr. f. Elsass-Lothringen XIII, S. 320).

[4]) Soferne diese letztere Art von Verboten dem Rechtsgut der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs, zu dessen Schutz schon Gefährdungsverbote erlassen sind, einen weitern Rechtsschutz gewährt, gehören sie zur Classe der sog. Complementärverbote, vgl. Binding, Normen I, S. 397 ff.

hienach wie bei der Mehrzahl der übrigen Delikte eine relativ bestimmte ist, ist Geldstrafe von 1—100 Mark[5]). Wenn die Geldstrafe nicht beizutreiben ist, ist sie in Haft nach den diesbezüglichen allgemeinen Grundsätzen umzuwandeln[6]).

Falls durch eine der unter Strafe gestellten Handlungen zugleich ein anderes Strafgesetz verletzt wurde, so kommt nach den Grundsätzen über das Zusammentreffen mehrerer strafbaren Handlungen dasjenige Gesetz, welches die schwerste Strafe, und bei ungleichen Strafarten dasjenige Gesetz, welches die schwerste Strafart androht, zur Anwendung. Die ausdrückliche, übrigens in ihrer Fassung ungenaue Hervorhebung dieses Grundsatzes in der Betriebsordnung und der Bahnordnung erscheint desshalb überflüssig.

Die Strafgelder fliessen je nach der Bestimmung der Einzelstaaten in die Staats- oder in andere Korporationskassen[7]).

1. Kapitel.

Delikte gegen die Ordnung innerhalb des Bahngebiets.

§ 12. Vorbemerkung.

Bei den Eisenbahnen sind drei wesentliche Bestandteile zu unterscheiden: die Stationen, die Bahn und die Züge.

[5]) Vor der Erlassung der dermalen giltigen Verordnungen bestand eine Verschiedenheit der Strafbesimmungen insofern, als das Bahnpolizeireglement Geldstrafe von 1—100 M., und die Bahnordnung Geldstrafe von 1—30 Mark androhte. Art. 8 des schweizerischen Bahnpolizeigesetzes droht Busse bis zu 20 Frcs., ausnahmsweise (bei Bahnbeschädigungen oder betriebsstörenden Handlungen) bis zu 100 Frcs.

[6]) Nach Art. 9 Abs. 2 des württ. Gesetzes, betr. Änderungen des Landespolizeistrafgesetzes vom 27. Dez. 1871 und des Verfahrens bei Erlassung polizeilicher Strafverfügungen vom 12. August 1879 ist, wenn eine Geldstrafe festgesetzt wird, zugleich für den Fall, dass dieselbe nicht beigetrieben werden kann, die Dauer der Haft, die an deren Stelle tritt, zu bestimmen und es hat diese Feststellung nur dann zu unterbleiben, wenn die Geldstrafe baar hinterlegt oder ihre Beitreibung zweifellos sicher ist.

[7]) In Württemberg kommen die von den Eisenbahnstellen erkannten Geldstrafen der dort errichteten Unterstützungskasse für Angestellte der Verkehrsanstalten zu.

Zur Durchführung eines geregelten Betriebs ist erforderlich, dass sowohl auf den Stationen und der Bahn als auch während der Fahrt in und an den Zügen die Ordnung aufrecht erhalten bleibt. Es sind desshalb entsprechende Vorschriften erlassen worden. Die gegen diese Vorschriften verstossenden Handlungen zerfallen hienach erstens in Delikte gegen die Ordnung auf den Stationen, zweitens in Delikte gegen die Ordnung auf der Bahn und drittens in Delikte gegen die Ordnung während der Fahrt.

§ 13. Die Delikte gegen die Ordnung auf den Stationen.

1) Das Betreten der abgeschlossenen Stationsräume[1]).

Gegenstand des Delikts sind die Stationsräume, worunter auch

[1]) Betr. Ordnung § 55: 1) Ausserhalb der bestimmungsmässig dem Publikum für immer oder zeitweise geöffneten Räume darf niemand die Station ohne Erlaubnisskarte betreten mit Ausnahme der in Ausübung ihres Dienstes befindlichen Chefs der Militär- und Polizeibehörden, sowie der in § 54 gedachten und der Postbeamten. 2) Den Offizieren und in Uniform befindlichen Beamten der deutschen Festungsbehörden ist gestattet, die Stationen sowie den Bahnkörper innerhalb des Festungsbereichs bis zur äussersten Grenze der Tragweite der Geschütze zu betreten. — Der Abs. 1 des § 55 des B.-P.-Regl. von 1885 stimmt mit dem Abs. 1 des § 85 der Betr.-Ordnung überein; der 2. Absatz des genannten Reglements dagegen lautete: Den Festungskommandanten, Fortificationsoffizieren und den durch ihre Uniform als solche kenntlichen Fortifikationsbeamten ist gestattet, auch den Bahnkörper, wie die Stationen innerhalb des Festungsrayons zu betreten. — Der § 55 des B.-P.-Regl. vom Jahre 1875 hat den gleichen Wortlaut wie der entsprechende § des B.-P.-Regl. von 1885. — Das B.-P.-Regl. für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bund bestimmte in seinem § 53: Mit Ausnahme der Chefs der Militär- und Polizeibehörden, die am Orte des Bahnhofs ihren Sitz haben, der Staatsanwälte, der exekutiven Polizei und der in Ausübung ihres Dienstes befindlichen Post-, Telegraphen-, Forstschutz-, Zoll- und Steuerbeamten darf niemand ohne Erlaubnisskarte die Bahnhöfe und die dazu gehörigen Gebäude (Dienstlokale) ausserhalb derjenigen Räume betreten, welche ihrer Bestimmung nach dem Publikum geöffnet sind. Die Festungskommandanten, Fortificationsoffiziere und -Beamten, welche durch ihre Uniform als solche kenntlich sind, stehen Militär- und Polizeichefs insofern gleich, als es ihnen gestattet ist, den Bahnkörper und die Bahnhöfe innerhalb des Festungsrayons zu betreten. Ähnliche Bestimmungen enthalten die

die sog. Haltestellen und Haltepunkte[2]) fallen. Zur Station gehören ausser dem sog. Verwaltungsgebäude auch die sonstigen, der Beförderung von Personen und Sachen dienenden Räumlichkeiten, wie die Güterschuppen, Hallen, Bahnsteige, Verladeräume, sowie die innerhalb der Bahnhofabschlusssignale befindlichen Geleiseanlagen[3]), welche auch den Schutz des § 33 der Betriebsordnung geniessen, und die im Bereich des Bahnhofs gelegenen Strassen[4]), nicht aber die Vorplätze. Die Stationsräume sind teils für immer, teils nur zeitweise abgeschlossen, teils sind sie dem Publikum immer geöffnet. Ein allgemein anwendbarer Grundsatz, welche Stationsräume für immer oder nur zeitweise dem Publikum geöffnet sind oder für immer geschlossen gehalten werden, lässt sich nicht aufstellen, die lokalen Verhältnisse sind in dieser Hinsicht massgebend, die Verschiedenheit derselben bedingt auch verschiedene Bestimmungen hinsichtlich der Benützung der Stationsräume. Im Allgemeinen kann gesagt werden, dass die Warteräume, Bahnsteige[5]), die zu diesen führenden, innerhalb des Bahnbereichs

österreichische Eisenbahnbetriebsordnung vom 10. November 1881, das schweizerische Bundesgesetz, betr. Handhabung der Bahnpolizei vom 18. Februar 1878, sowie das allgemeine russische Eisenbahngesetz vom 12. Juni 1885. Einzelne Staaten gehen noch weiter, z. B. Bayern, B.-P.-R. vom 29. März 1886, § 55 Nr. 4: Die bestimmungsgemäss dem Publikum für immer oder zeitweise geöffneten Räume der Bahnhöfe dürfen ohne spezielle Erlaubniss der Bahnverwaltung zu gewerblichen Zwecken nicht betreten werden, insbesondere nicht von Gasthofbediensteten, Kutschern, Zeitungs- und Viktualienverkäufern und dergl. — Auch seitens der Bahnverwaltungen können auf Grund des § 53 der Betr. Ordnung bezw. des § 43 der Bahnordnung derartige erweiternde Anordnungen getroffen werden, vgl. Entsch. des Oberlandesgerichts Rostock vom 25. Juli 1885 (Budde, Zeitschrift für Rechtspflege etc. in Mecklenburg Bd. V, S. 325 f.).

[2]) Diese Haltepunkte bestehen oft nur aus Wärterhäusern, in denen die zur Abfertigung erforderlichen Räumlichkeiten eingerichtet sind.

[3]) A. M. die in § 11 Nr. 3 angeführte Entsch. des Oberlandesgerichts Kollmar.

[4]) Vgl. Erk. des Oberlandesgerichts München vom 1. Juni 1886 (Sammlung der Entsch. Bd. IV, S. 93 ff.). Darauf kommt nichts an, ob die betr. Strasse der Eisenbahnverwaltung gehört oder nicht.

[5]) Gewöhnlich ist das Betreten der Warteräume und Bahnsteige nur einige Zeit vor Ankunft oder Abgang eines Zugs und bei manchen Bahnen auch dann nur gegen Vorweisung einer Fahrkarte oder einer

gelegenen Strassen jedenfalls dem reisenden Publikum, und gewisse Diensträume, wie die Gepäck- und Güterannahmestellen, den Personen, die dienstlicher Geschäfte halber daselbst zu verkehren haben, zeitweise geöffnet sein müssen.

Die Art der Abschliessung ist verschieden, keine Voraussetzung ist, dass der betr. Raum nach allen Seiten durch körperliche Vorrichtungen gegen die angrenzenden Räume geschieden und umschlossen ist[6]). Häufig dient zum Abschluss ein an geeigneter Stelle angebrachtes Verbot des Betretens, jedenfalls muss in sichtbarer und verständlicher Weise bedeutet sein, dass der betr. Raum als abgeschlossen zu gelten hat.

Die Handlung besteht im Betreten der abgeschlossenen Räume, wobei es gleichgiltig ist, ob das Verweilen innerhalb derselben kürzere oder längere Zeit gedauert hat. Als Betreten im weiteren Sinn ist auch das Fahren und Reiten, das Treiben von Tieren aufzufassen[7]). Strafbar ist jedermann, der sich als zum Betreten dieser Räume befugt nicht ausweisen kann. Befugt hiezu sind:

a) die mit Erlaubnisskarten versehenen Personen. Die Gewährung solcher Karten bedarf der Genehmigung der Aufsichtsbehörde[7a]) und wird dann zu erfolgen haben, wenn wichtige Privatinteressen vorliegen, denen die Eisenbahnverwaltung entgegenkommen kann, ohne dadurch die Sicherheit und Ordnung beim Betrieb zu gefährden. Doch lehnen die Eisenbahnverwaltungen in der Regel jeden Nachteil, der durch die Tötung oder Verletzung des Inhabers der Karte auf Grund des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juli 1881 oder sonstiger gesetzlichen Bestimmungen erwachsen könnte, zum voraus in einer besonderen Vereinbarung ab. Bezüglich der Gewährung einer Erlaubnisskarte an Reichsausländer bestehen in den Einzelstaaten besondere erschwerende Vorschriften.

Eintrittskarte gestattet. In Russland werden nach der Verordnung vom 8/10. Januar 1891 die Vorschriften für die Benützung der Warteräume der Eisenbahnstationen für die einzelnen Stationen seitens der Eisenbahnverwaltung im Benehmen mit der Polizeibehörde erlassen.

[6]) Vgl. Reichsgericht III, 29. Januar 1881 (Eger, Entsch. I. S. 375).

[7]) Ausdrücklich verboten ist das Fahren und Reiten durch Art. 2 des schweizerischen Bundesgesetzes vom 18. Februar 1878.

[7a]) Betr.-Ordnung § 54 Abs. 4.

b) Einzelne Beamtenkategorien. Als berechtigt sind bezeichnet: Die Aufsichtsbehörde und deren Vertreter, die in der Ausübung ihres Dienstes befindlichen Beamten der Staatsanwaltschaften, die Forstschutz- und Steuerbeamten, die zur Wahrung des Zoll-, Steuer- oder Telegraphendienstes innerhalb des Bahngebiets berufenen Beamten[8]), sowie die in Ausübung ihres Dienstes befindlichen Chefs der Polizeibehörden und die Postbeamten. Die genannten Personen haben, sofern sie nicht durch ihre Uniform kenntlich sind, sich durch eine Bescheinigung ihrer vorgesetzten Dienstbehörde auf Erfordern auszuweisen. Zu den Forstschutzbeamten gehören nicht nur die vom Staate angestellten Forstbeamten, sondern auch die seitens der Gemeinden und privaten Waldbesitzer aufgestellten Bediensteten. — Bezüglich des Verhaltens der Beamten bei der Ausübung der Befugniss zum Betreten der Stationsräume, bestehen in verschiedenen Staaten, so in Württemberg, in's Einzelne gehende Vorschriften. — Nach der gegenwärtigen Fassung der Vorschrift wird nur von den Beamten der Staatsanwaltschaften und von den Chefs der Polizeibehörde erfordert, dass sie sich beim Betreten in der Ausübung ihres Dienstes befinden. Dass diese Einschränkung nur auf diese Beamtenkategorien Anwendung finde, kann offenbar nicht in der Absicht des Gesetzgebers gelegen sein. Warum sollten z. B. die sonstigen Polizeibeamten vor diesen ihren Vorgesetzten einen Vorzug haben? Es darf deshalb die ungenaue Fassung nicht davon abhalten, von den sämtlichen obengenannten Personen zu verlangen, dass sie sich beim Betreten der abgeschlossenen Stationsräume in der Ausübung ihres Dienstes befinden. Die Berechtigung besteht übrigens nicht nur dann, wenn eine dienstliche Veranlassung zum Betreten der Bahnanlagen zwingt, sondern auch in dem Fall, wenn eine solche Nötigung nicht vorliegt, der Beamte aber sich thatsächlich in der Ausübung seines Dienstes befindet[9]). — Der Ausdruck: „in der Aus-

[8]) Einen Fortschritt weist die gegenwärtige Bestimmung im Vergleich zu der früheren auf, sofern nur einem genau bezeichneten Teil der Zoll-, Steuer- und Telegraphenbeamten die Befugniss eingeräumt ist und in Folge hievon unbegründete Ansprüche, wie sie früher häufig geltend gemacht wurden, nicht mehr erhoben werden können.

[9]) A. M. die Entsch. des Oberlandesgerichts München vom 5. Jan. 1886 (Seuffert, Bl. f. Rechtsanwendung Bd. 51, S. 281 f.) und vom

übung des Dienstes befindlich“ ist nicht gleichbedeutend mit „im Dienste befindlich“; in dem ersteren ist enthalten die Absicht der Vornahme einer bestimmten Amtshandlung, was bei dem letzteren nicht der Fall zu sein braucht. — Den Bahnpolizeibeamten wird nicht die Befugniss zustehen, den Nachweis zu fordern, dass die betr. Beamten sich in Ausübung ihres Dienstes befinden. Wenn sie in dieser Hinsicht Zweifel hegen, werden sie ihrer vorgesetzten Dienstbehörde zur weiteren Veranlassung Anzeige zu erstatten haben, dagegen von sich aus das Betreten der Stationsräume nicht verbieten können.

c) Gewisse deutsche Offiziere. Dermalen sind berechtigt: Die in Ausübung ihres Dienstes befindlichen Chefs der Militärbehörden, und soweit es sich um Stationen innerhalb eines Festungsbereichs handelt, die Offiziere und in Uniform befindlichen Beamten der deutschen Festungsbehörden und zwar bis zur äussersten Grenze der Tragweite der Geschütze[10]).

---

8. Okt. 1886 (Sammlung der Entsch. Bd. IV, S. 184 f.); Entsch. des preussischen Oberverwaltungsgerichts I vom 13. April 1892 (Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverw. Jahrg. 1892, S. 547 f.), welche eine Berufsthätigkeit verlangen, die die Vornahme von Amtshandlungen auf dem Bahnkörper bezw. den Stationsräumen erforderlich macht. Vgl. auch Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverw. Jahrg. 1891, S. 282, wo es wegen der grossen Gefahr, welche das Betreten der Bahn besonders für Nichtbeamte mit sich bringt, für angemessen erklärt wird, die Bestimmung so zu fassen, dass nur eine dienstliche Nötigung zum Betreten der Bahn berechtigt. — Dass in der Ausübung ihres Dienstes befindliche Beamte die Bahn nicht aus blosser Bequemlichkeit betreten, kann m. E. in Ermanglung einer ausdrücklichen Bestimmung nur durch Anordnung der den betr. Beamten vorgesetzten Dienstbehörde herbeigeführt werden.

[10]) Vom preussischen Kriegsministerium sind die nachstehenden Erläuterungen gegeben worden: Von der den zur Besichtigung dienstlich entsendeten Offizieren beigelegten Befugniss, das Planum der Bahn etc. auch ohne Erlaubnisskarten betreten zu dürfen, haben nur solche Offiziere Gebrauch zu machen, die entweder im besonderen Auftrag des Kriegsministeriums oder zum Zwecke der Landesaufnahme resp. Besichtigung von Bahnstrecken zum Zwecke des Militäreisenbahnwesens dienstlich entsendet werden. Jedoch ist auch in diesem Falle der betr. Offizier gehalten, den allgemeinen Dienstzweck seiner Anwesenheit auf dem Bahnkörper etc. jedesmal dem Bahnpolizeibeamten mitzuteilen. Unter den Chefs der Militärbehörde sind nur die kommandirenden Generale, die

2. Das Anhalten von Wagen an anderen als den dafür bestimmten Stellen[11]).

Die Stellen, welche zum Anhalten der Wagen bestimmt sind, befinden sich auf den Vorplätzen der Stationen und auf den Plätzen an den Ladegleisen und den Güterschuppen. Ihre Lage ist innerhalb dieser Grenze auf den einzelnen Stationen verschieden. Es ist deshalb notwendig, dass die betreffenden Plätze im Zweifelsfall ausdrücklich als zum Anhalten bestimmt bezeichnet sind. Wo solche ausdrückliche Bezeichnungen fehlen, was bei der Mehrzahl der kleinen Stationen der Fall ist, werden sie, sofern dies behufs Aufrechterhaltung der Ordnung erforderlich erscheinen sollte, durch mündliche Anordnung des Bahnpolizeibeamten in den meisten Fällen ersetzt.

Mittel zur Begehung des Delikts sind Wagen, welche behufs Aufnahme oder Absetzung von Personen oder zur Abholung oder Zufuhr von Gütern zur Station gebracht werden. Die Betriebsordnung spricht von Anhalten von Wagen d. h. Fuhrwerken auf Rädern; es dürfte

---

Gouverneure, Kommandanten oder die Garnisonsältesten zu verstehen. — Die hinsichtlich der Befugniss der Festungsbeamten von den früheren Bahnpolizeireglements abweichende Bestimmung wurde gewählt, um klarer und verständlicher diejenigen Persönlichkeiten zu bezeichnen, die bisher als Fortificationsbeamte aufgeführt waren und um die Grenze anzugeben, bis zu welcher das Betreten der Bahnen gestattet sein soll. Das früher stillschweigend für selbstverständlich gehaltene Erforderniss, dass nur deutsche Offiziere in Frage kommen, ist nunmehr ausdrücklich hervorgehoben.

[11]) Betr.-Ordnung § 55 Abs. 3: Für das Anhalten von Wagen behufs Aufnahme oder Absetzung von Personen, sowie zur Abholung oder Zufuhr von Gütern sind nur die dafür bestimmten Stellen auf den Vorplätzen der Stationen und auf den Plätzen an den Bahngleisen und den Güterschuppen zu benützen. — Die gegenwärtige Bestimmung weicht von der entsprechenden des B.-P.-Regl. von 1885 nur darin ab, dass statt der Worte: auf den Plätzen, an den Räumen für die Lagerung der Güter, nunmehr die Worte: auf den Plätzen an den Bahngleisen und den Güterschuppen gebraucht sind. Die B.-P.-Regl. von 1870 und 1875 lauteten in den § 53 Abs. 3 bezw. § 55 Abs. 3 übereinstimmend: Die Wagen, welche Reisende zur Bahn bringen oder daher abholen, müssen auf den Vorplätzen der Bahnhöfe an den dazu bestimmten Stellen auffahren. — In den übrigen europäischen Staaten einschliesslich England bestehen ähnliche Bestimmungen.

jedoch eine Ausdehnung auf den allgemeinen Begriff der Fuhrwerke einem Anstand umsoweniger unterliegen, als in Abs. 4 des § 55 der Betr.-Ordnung das Wort Fuhrwerk unzweifelhaft gleichbedeutend mit Wagen gebraucht ist. Es wäre auch nicht ersichtlich, warum z. B. auf einen Schlitten das in Frage stehende Gebot nicht zur Anwendung kommen sollte. — Die Wagen dürfen an anderen als an den hiefür bestimmten Stellen nicht anhalten. Nicht unter Strafe gestellt ist hienach das Durchfahren dieser anderen Stellen. Das Anhalten an diesen anderen Stellen bleibt selbstverständlich dann straflos, wenn es durch Umstände bewirkt wurde, die nicht oder nicht ausschliesslich auf einen menschlichen Willen zurückzuführen sind[12]).

§ 14. Die Delikte gegen die Ordnung auf den Bahnanlagen.

1. Das Betreten der Bahnanlagen[1]).

Unter Bahnanlagen versteht das Gesetz die Fahrbahn und die Fläche, auf der die Fahrbahn sich befindet, d. i. das sog. Bahnplanum,

---

[12]) Der § 37 der Gewerbeordnung wird durch die Bestimmung des § 55 Abs. 3 in keiner Weise berührt. (Erk. des Landgerichts München II vom 6. November 1890, Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Jahrg. 1892, S. 357).

[1]) Betr.-Ordnung § 54: 1. Das Betreten der Bahn einschliesslich der dazu gehörigen Böschungen, Dämme, Gräben, Brücken und sonstigen Anlagen ist ohne Erlaubnisskarte nur den Aufsichtsbehörden und deren Vertretern, den in Ausübung ihres Dienstes befindlichen Beamten der Staatsanwaltschaften, den Forstschutz- und Polizeibeamten, den zur Wahrnehmung des Zoll-, Steuer- und Telegraphendienstes innerhalb des Bahngebiets berufenen Beamten, sowie den zu Besichtigungen dienstlich entsendeten deutschen Offizieren gestattet; dabei ist jedoch die Bewegung, wie der Aufenthalt zwischen den Schienen eines jeden Gleises zu vermeiden. Die bezeichneten Personen, sowie die nach § 55 zum Betreten der dem übrigen Publikum nicht geöffneten Stations- und Diensträume berechtigten Beamten haben sofern sie nicht durch ihre Uniform kenntlich sind, sich durch eine Bescheinigung ihrer vorgesetzten Dienstbehörde auf Erfordern auszuweisen. 2) Das Publikum darf die Bahn nur an den zu Übergängen bestimmten Stellen überschreiten und zwar nur solange, als dieselben nicht durch Schranken abgeschlossen sind. Die mit Drehkreuzen oder mit andern in gleicher Weise sichernden Verschlüssen ver-

dessen Breite nach den technischen Vereinbarungen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen für Hauptbahnen und in freier Lage derart zu wählen ist, dass bei Verlängerung der dasselbe seitlich begrenzenden Unterbauböschungen bis in die Höhe der Schienenunterkante die Entfernung von der Mitte des nächstliegenden Gleises nicht unter 2 m beträgt, ferner diejenigen Anlagen, welche zur Herstellung dieser Flächen ausgeführt wurden oder zur Erhaltung derselben in fahrbarem Zustand erforderlich sind, wie Böschungen, Dämme, Gräben, Brücken u. s. w. Es gehört somit hierher der gesamte Unter- und Oberbau der Bahn.

Als Handlung wird erfordert das Betreten dieser Anlagen. Hierüber gelten die gleichen Grundsätze, wie bezüglich des Betretens der abgeschlossenen Stationsräume. Hervorzuheben ist, dass für Betreten der Bahnanlagen durch Vieh derjenige die Verantwortung trägt, dem die Aufsicht über dasselbe obliegt[2]). Ebenso wie das Betreten der abgeschlossenen Stationsräume ist auch das Betreten der Bahnanlagen

---

sehenen Übergänge dürfen nur überschritten werden, wenn kein Zug in Sicht ist. Bahnordnung § 44 Abs. 1 und 2: Das Betreten der Bahn, soweit sie nicht zugleich als Weg dient, sowie das Betreten der zur Bahn gehörigen Böschungen, Dämme, Gräben, Brücken und sonstigen Anlagen ist ohne Erlaubnisskarte nur den Aufsichtsbehörden und deren Vertretern, den in Ausübung ihres Dienstes befindlichen Beamten der Staatsanwaltschaften, den Forstschutz- und Polizeibeamten, den zur Wahrnehmung des Zoll-, Steuer- und Telegraphendienstes innerhalb des Bahngebiets berufenen Beamten, sowie den zur Besichtigung dienstlich entsendeten deutschen Offizieren; ferner innerhalb des Bereichs von Festungen bis zur äussersten Grenze der Tragweite der Geschütze den Offizieren und in Uniform befindlichen Beamten der deutschen Festungsbehörden gestattet. Die bezeichneten Personen haben, sofern sie nicht durch ihre Uniform kenntlich sind, sich durch eine Bescheinigung ihrer vorgesetzten Dienstbehörde auf Erfordern auszuweisen. 2) Das Publikum darf die Bahn, sofern sie nicht zugleich als Weg dient, nur an den zu Übergängen bestimmten Stellen betreten, und zwar nur so lange, als dieselben nicht abgesperrt sind oder sich kein Zug nähert. — Die einzelnen Abweichungen der Bestimmungen der Betriebsordnung von dem früheren Bahnpolizei-Reglement gehen aus den bei Nr. 1 im vorhergehenden § Gesagten hervor. Die Schweiz hat ähnliche, jedoch präziser gefasste Bestimmungen.

[2]) Betr.-Ordnung § 57 Abs. 1. Bahnordnung § 44 Abs. 4.

unter bestimmten Voraussetzungen gestattet. In dieser Hinsicht ist Folgendes zu bemerken:

a. Gewisse im Gesetz ausdrücklich bezeichnete Personen sind zum Betreten sämtlicher Bahnanlagen befugt. Die Befugnisse dieser Personen sind jedoch insofern eingeschränkt, als sie die Bewegung, wie den Aufenthalt zwischen den Schienen eines jeden Gleises zu vermeiden haben. Daraus wird gefolgert werden müssen, dass sie sich innerhalb der Gleise nur dann bewegen dürfen, wenn sie ausserdem den Dienst nicht entsprechend ausüben könnten. Die Zuwiderhandlung gegen dieses Gebot stellt sich als Übertretung dar und ist strafbar. Anderen Personen ist das Betreten der Bahnanlagen unbeschränkt untersagt, namentlich sind die Jagdberechtigten nicht befugt, das Bahnareal zu betreten, wenngleich es zu ihrem Jagdbezirk gehört. Das Vorbringen, die Bahnanlagen betreten zu haben, in dem Glauben, dazu berechtigt zu sein, wäre zu verwerfen[3]). Das auf der Bahn gefundene Wild ist jedoch auszuliefern[4]).

b. Den übrigen Personen ist das Betreten der Bahnanlagen nur an den zu Überfahrten oder Übergängen bestimmten Stellen gestattet. Es kommen nur die Übergänge und Überfahrten in gleicher Ebene mit der Bahn in Frage, nicht aber die sog. Überführungen, die naturgemäss der unbeschränkten Benützung des Publikums überlassen sind. Die Benützung von Privatübergängen ist nur den Berechtigten unter den von der Aufsichtsbehörde genehmigten Bedingungen erlaubt[5]). Die fraglichen Stellen dürfen überschritten werden, wenn sie durch Schranken[6]) nicht verschlossen sind oder, soweit Drehkreuze oder

---

[3]) Vgl. Reichsgericht I, 7. Januar 1884 (Eger, Entsch. III, S. 309 f.).

[4]) Hinsichtlich der Zugehörigkeit der Bahnanlagen zu den Jagdbezirken in Preussen, s. Entsch. des preussischen Oberverwaltungsgerichts III vom 27. März 1890 (Pr. Verw.-Bl. Bd. XI, S. 403 f.).

[5]) Betr.-Ordnung § 58.

[6]) Man unterscheidet Abschlussvorrichtungen, welche vom Wärter an Ort und Stelle bedient werden (Lokalschranken) und solche, deren Bedienung aus der Entfernung mittelst Drahtzug oder elektrischer Leitung erfolgt (Distanzschranken, Zugschranken), sowie Haupt- und Seitenschranken, welch letztere für Fussgänger angebracht werden und in Drehkreuzen, selbstschliessenden Fallthüren und dergl. Verschlüssen bestehen. Vgl. Rölls Encyklopädie Bd. I, S. 34 ff.

andere in gleicher Weise sichernde Verschlüsse angebracht sind, sofern ein Zug nicht in Sicht ist[7]). Auch bei offenen Schranken ist jedoch verboten, grössere Viehherden innerhalb 10 Minuten vor dem erwarteten Eintreffen eines Zugs über die Bahnübergänge zu treiben[8]). Selbst jenes statthafte Betreten der Bahnanlagen wird jedoch strafbar, wenn der unnötige Verzug beim Überschreiten der Übergänge nicht vermieden wird[9]).

2. Missbrauch der Bahneinfriedigungen[10]).

Als Einfriedigung ist jede Vorrichtung zu betrachten, die angebracht ist, um Menschen oder Vieh vom Betreten der Bahn abzuhalten[11]), wie Schranken, Drehkreuze, lebende Hecken[12]). Die Einfriedigungen brauchen nicht von der Ausdehnung und Stärke zu sein, dass dadurch die Bahn etwa gegen Sprung und Anprall von Tieren oder gegen das Einschleichen von Kindern gesichert wäre, es genügt, wenn durch eine in die Augen fallende, das Betreten erschwerende Vorrichtung das Unerlaubte der Bahnbetretung nahegelegt ist. Missbrauch der Bahneinfriedigung ist jede nicht bestimmungsgemässe Benützung derselben oder eine Handlung, welche dem Zweck der Einfriedigung zuwiderläuft. Eine nicht bestimmungsmässige Benützung ist z. B. das Hängen oder Legen von Gegenständen darauf, eine zweckwidrige Handlung z. B. das eigenmächtige d. h. ohne Erlaubniss eines Bahnbediensteten erfolgte Öffnen, Übersteigen oder Überschreiten einer Einfriedigung. Nur diese angeführten Beispiele sind

---

[7]) Diese aus Sicherheitsrücksichten angefügte Bestimmung in Beziehung auf die mit Drehkreuzen versehenen Übergänge ist erstmals in das B.-P.-Regl von 1885 aufgenommen worden.

[8]) Betr.-Ordnung § 57 Abs. 2.

[9]) Vgl. Entsch. des Oberlandesgerichts München vom 8. Okt. 1888 (Samml. der Entsch. Bd. IV, S. 184 ff.).

[10]) Betr.-Ordnung § 54 Abs. 5, Bahnordnung § 44 Abs. 6: Es ist untersagt, die Schranken oder sonstigen Einfriedigungen eigenmächtig zu öffnen, zu überschreiten oder zu übersteigen oder etwas darauf zu legen oder zu hängen.

[11]) Vgl. Betr.-Ordnung § 4 Abs. 1—5, wo Vorschriften über die Anbringung von Einfriedigungen und ihre Beschaffenheit gegeben sind.

[12]) Ein Eisenbahndamm ist keine Einfriedigung: Reichsgericht 2 H. S., 28. März 1881 (Eger, Entsch. I, S. 427 f.).

es, welche das Gesetz als Missbrauch der Bahneinfriedigungen unter Strafe gestellt hat[13]).

3. Das zu nahe Halten vor abgesperrten Bahnübergängen[14]).

Als abgesperrt zu betrachten sind die Bahnübergänge nicht allein dann, wenn sie durch Schranken abgeschlossen sind, sondern auch, sobald die öfters an den Übergängen angebrachten Glocken ertönen. In letzterer Hinsicht kommen die Übergänge an weniger frequenten Strassen in Betracht, welche mit Zugschranken, d. h. mit solchen Schranken, die von einem in einiger Entfernung postirten Wärter vermittelst einer mechanischen Vorrichtung bedient werden, — verschlossen sind. An sich wäre nicht ausgeschlossen, dass auch durch andere Mittel als durch Glockensignale z. B. durch Hissen von Flaggen der Zweck der Absperrung erfüllt werden könnte. Nach der Vorschrift des § 4 Abs. 5 der Betr.-Ordnung sind jedoch nur Glockensignale zur Anwendung zu bringen und es war deshalb auch allein ihre Beachtung zu gebieten.

Ein zu nahes Halten ist dasjenige zwischen den Übergängen und den vor denselben angebrachten Warnungstafeln, die nach § 4 Abs. 6 der Betriebsordnung in angemessener Entfernung vor den Wegübergängen aufgestellt sein müssen. Nicht jedermann ist jedoch dieser Vorschrift unterworfen, sie findet ihrem Wortlaut nach nur Anwendung auf Fuhrwerke, Reiter, Treiber von Viehherden und Führer von Last-

---

[13]) Das B.-P.-Regl. für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bund untersagte nur das eigenmächtige Öffnen und Überschreiten der Einfriedigungen, die jetzige erweiterte Bestimmung erfolgte auf Veranlassung der württembergischen Regierung.

[14]) Betr.-Ordnung § 59: Solange die Übergänge geschlossen sind, müssen Fuhrwerke, Reiter, Treiber von Viehherden und Führer von Lasttieren bei den aufgestellten Warnungstafeln halten. Das gleiche gilt, sobald die Glocken an den mit Zugschranken versehenen Übergängen ertönen. Fussgänger dürfen sich der geschlossenen Schranke nähern, dieselbe aber nicht öffnen. Bahnordnung § 44 Abs. 5: Sobald sich ein Zug nähert, müssen Fuhrwerke, Reiter, Fussgänger, Treiber von Viehherden und Lasttieren in angemessener Entfernung von der Bahn, und zwar, sofern Warnungstafeln vorhanden sind, an diesen halten bezw. die Bahn schnell räumen. — Vgl. das angeführte schweizerische Bundes-Gesetz Art. 4 Abs. 3.

tieren[15]). Bezüglich der Fussgänger ist in § 59 der Betr.-Ordnung bestimmt, dass sie sich den geschlossenen Barrièren nähern, dieselben aber nicht öffnen dürfen, da das Verbot des eigenmächtigen Öffnens der Schranken bereits in § 55 der Betr.-Ordnung erfolgt ist, so erscheint die Wiederholung in § 59 der Betr.-Ordnung, welcher ausserdem das Erforderniss der Eigenmächtigkeit nicht enthält, überflüssig[16]).

§ 15. Die Delikte gegen die Ordnung während der Fahrt.

1. Das Besteigen oder Verlassen eines sich bewegenden Zugs.[1])

Es handelt sich um in Gang gesetzte Züge jeder Art, also auch um solche, die in der Regel nicht zur Beförderung von Personen

---

[15]) Führer von Lasttieren werden in dem B.-P.-Regl. für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bund nicht genannt. Die erweiterte Exemplifikation, die ihre Rechtfertigung in dem allgemeinen Prinzip des Gebots trägt, wurde seinerzeit auf Antrag der württembergischen Regierung vorgenommen. Nicht zu verkennen ist eine gewisse Ungenauigkeit in der Fassung, sofern naturgemäss nicht sowohl das Anhalten der Treiber von Viehherden und der Führer von Lasttieren als vielmehr dasjenige der Viehherden und der Lasttiere selbst bezweckt werden wollte und die Treiber der Viehherden sowie die Führer der Lasttiere in gleicher Weise, wie die Lenker der Fuhrwerke eben nur für die etwaige Übertretung des Gebots verantwortlich sind.

[16]) Die Bestimmung der Bahnordnung, wonach auch die Fussgänger in angemessener Entfernung bezw. an der Warnungstafel zu halten haben, also an die Übergänge nicht so nahe herantreten dürfen, wie dies bei den Hauptbahnen gestattet ist, wird dadurch gerechtfertigt, dass die Übergänge der Nebeneisenbahnen in der Regel nicht mit Schranken versehen sind.

[1]) Betr.-Ordnung § 61 (1), Bahnordnung § 44 (8): Solange ein Zug sich in Bewegung befindet, ist das Ein- und Aussteigen und der Versuch dazu . . . . . verboten. — Diese Fassung ist wesentlich besser und korrekter, als diejenige des B.-P.-Reglements von 1885 § 61: Das Einsteigen in einen bereits in Gang gesetzten Zug, der Versuch sowie die Hilfeleistung dazu, in gleicher Weise das Aussteigen, während der Zug sich noch in Bewegung befindet, ist verboten. — Hienach war der Versuch des Verlassens eines in Bewegung befindlichen Zugs nicht strafbar; ausserdem war zweifelhaft, ob das Besteigen eines Zugs, der noch nicht zum Stillstand gebracht ist, strafbar sein sollte. Auch die gegenwärtige Fassung lässt insofern zu wünschen übrig, als vom Ein- und Aussteigen, solange ein Zug sich noch in Bewegung befindet, gesprochen wird, während

dienen, wie reine Güterzüge, Rangirzüge. Naturgemäss werden jedoch in den meisten Fällen die Züge mit Personenbeförderung in Frage kommen. Unter Strafe gestellt ist ausser dem Besteigen oder Verlassen von sich bewegenden Zügen auch der Versuch hiezu. Für die Frage, was als Versuch anzusehen ist, sind die allgemeinen Strafrechtsgrundsätze über den Versuch massgebend.

2. Das unbefugte Öffnen der Thüren an den Langseiten der Wagen eines sich bewegenden Zugs[2]).

Das Öffnen der Wagenthüren eines stillstehenden Zugs seitens des Publikums ist nicht strafbar, häufig liegt ein solches im Interesse eines ungestörten Betriebs, z. B. wenn beim Anhalten auf einer Station der Schaffner versäumt, die Thüre eines Wagens, in welchem sich Personen befinden, die auf der betr. Station aussteigen wollen, rechtzeitig zu öffnen[3]). Es können sowohl Personenzüge als Güterzüge und sowohl die Thüren der Personenwagen als der Güterwagen in Betracht kommen, wenn, was ausnahmsweise gestattet ist, Personen in den Güterwagen eines Güterzugs befördert werden, oder Güterwagen in Personenzügen zur Beförderung von Personen beim Mangel an Personenwagen verwendet werden. Das Öffnen wird, abgesehen von den Fällen des Notstands, z. B. bei drohenden oder eingetretenen Eisenbahnunfällen ein unbefugtes (die Betr.-Ordnung spricht von eigenmächtig) und deshalb strafbares, dann nicht zu nennen sein, wenn es durch den beaufsichtigenden Eisenbahnbediensteten erlaubt war. Immer handelt es sich um Thüren, die sich an den Langseiten der Wagen befinden. Hienach kommen in Bezug auf die Personenwagen ausschliesslich die sog. Coupéwagen in Frage, dagegen nicht die sog. Interkommunikationswagen, bei denen die Thüren an den Stirnseiten angebracht sind. Das

---

offenbar nicht das Einsteigen in die Wagenräume und das Aussteigen aus denselben, sondern das Besteigen oder Verlassen des Zugs gemeint ist.

[2]) Betr.-Ordnung § 61 (1), Bahnordnung § 44 (8): Solange ein Zug sich in Bewegnng befindet . . . . . ist das eigenmächtige Öffnen der an den Langseiten der Wagen befindlichen Thüren verboten. — Die entspr. Fassung der früheren Bahnpolizeireglements war weiter, es war auch das eigenmächtige Öffnen der an den Stirnseiten der Wagen befindlichen Thüren verboten.

[3]) Anders in England, wo die rules and regulations selbst die Coupéthüren eines stillstehenden Wagens zu öffnen verbieten.

Öffnen der Thüren der letztgenannten Wagengattung, ist weniger gefährlich und deshalb neuerdings nicht mehr unter Strafe gestellt worden.

3. Das während der Fahrt erfolgte Hinauswerfen von Gegenständen, durch welche Personen oder Sachen beschädigt werden können[4]).

Nach den Motiven zur Betriebsordnung ist diese Bestimmung, die in dem Bahnpolizeireglement nicht enthalten war, zum Schutze des Bahnbewachungspersonals aufgenommen worden. Sie dient jedoch selbstverständlich nicht ausschliesslich zum Schutze dieses Personals. Bezüglich der Frage, durch welche Gegenstände Personen oder Sachen beschädigt werden können, ist zu bemerken, dass unter Umständen jeder während der Fahrt aus dem Zug geworfene, körperliche Gegenstand, Schaden zu verursachen geeignet ist, weshalb es zur Vermeidung der Bestrafung ratsam erscheint, überhaupt nichts hinauszuwerfen.

4. Die Mitnahme von Gegenständen, welche Schaden zu verursachen geeignet sind[5]).

Von den Gegenständen, die in Betracht kommen, zählt die Be-

---

[4]) Betr.-Ordnung § 61 (2), Bahnordnung § 44 (8): Es ist untersagt, Gegenstände, durch welche Personen oder Sachen beschädigt werden können, während der Fahrt aus dem Wagen zu werfen.

[5]) Betr.-Ordnung § 62, Bahnordnung § 45: Feuergefährliche, sowie andere Gegenstände, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schiesspulver, leicht entzündliche Stoffe und dergl. sind von der Mitnahme in den Wagen ausgeschlossen. Die Eisenbahnbeamten sind berechtigt, sich von der Beschaffenheit der mitgenommenen Gegenstände zu überzeugen. Jägern und im öffentlichen Dienst stehenden Personen ist die Mitführung von Handmunition gestattet. Das B.-P.-Reglement von 1885 lautete in § 61: Feuergefährliche Gegenstände, sowie alles Gepäck, welches Flüssigkeiten und andere Gegenstände enthält, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schiesspulver, leicht entzündbare Präparate und andere Sachen gleicher Eigenschaft, dürfen in den Personenwagen nicht mitgenommen werden u. s. w. Das B.-P.-Reglement für die Eisenbahnen des norddeutschen Bundes, sowie dasjenige vom Jahr 1871 verbot neben der Mitnahme geladener Gewehre, sowie neben der Mitnahme oder ohne Anzeige erfolgten Versendung feuergefährlicher Gegenstände nur die Mitnahme und die ohne Anzeige erfolgte Versendung von sonstigen Gegenständen, durch die andere Gegenstände oder die Transportmittel beschädigt werden könnten, eine Fassung, die zu eng war, da sie das Wich-

triebsordnung und die Bahnordnung nur eine kleine Anzahl auf. Es dürfte nicht zu verkennen sein, dass diese Bestimmung zu weit geht und dem Ermessen der Bahnpolizeibeamten, denen ausdrücklich die Berechtigung zuerkannt ist, die zur Feststellung des Thatbestands nötigen Massnahmen zu ergreifen, einen zu grossen Spielraum lässt, so dass eine Gleichmässigkeit in der Anwendung der Vorschrift ausgeschlossen erscheint. Es genügt, dass die fraglichen Gegenstände in die zur Personenbeförderung benützten Wagen mitgenommen sind; nicht nötig ist somit, dass sie befördert wurden. Das Verbot ist zu Gunsten von Jägern und im öffentlichen Dienst stehenden Personen dahin modifizirt, dass diesen die Mitführung von Handmunition gestattet ist. Dabei sind unter „im öffentlichen Dienste stehenden Personen" diejenigen zu verstehen, deren Amt das Mitführen von Waffen erfordert, wie Gensdarmen u. s. w.

Von den verschiedenen Bestimmungen der Verkehrsordnung mit polizeilichem Charakter ist allein die vorliegende wörtlich in die Betriebsordnung aufgenommen worden.

§ 16. Sonstige Delikte gegen die Ordnung innerhalb des Bahngebiets.

1. Die Nichtbefolgung der allgemeinen Anordnungen, welche von der Bahnverwaltung behufs Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebiets getroffen worden sind[1]).

---

tigste, den Schutz für Leben und Gesundheit der Personen, nicht genügend berücksichtigte.

[6]) In dem B.-P.-Reglement von 1885 war die Mitnahme in den Personenwagen (Personenwagen ist wohl in der Mehrzahl gebraucht) verboten, es war daher die Mitnahme in die Personenwagen nicht strafbar, sondern erst das Mitführen in den Personenwagen.

[1]) Betriebsordnung § 53, Bahnordnung § 43: Die Eisenbahnreisenden und das sonstige Publikum müssen den allgemeinen Anordnungen nachkommen, welche von der Bahnverwaltung behufs Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebiets und bei der Beförderung von Personen und Sachen getroffen werden . . . . . In den vor dem 30. November 1885 erlassenen B.-P.-Reglements und in der Bahnordnung vom Jahr 1878 war nur von den allgemeinen Anordnungen die Rede, „welche von der Bahnverwaltung behufs Aufrechterhaltung der Ordnung beim Transport der Personen und Effekten getroffen werden". Hienach war die Nicht-

Es handelt sich nicht — wie aus dem Wortlaut der Bestimmung der Betriebsordnung und der Bahnordnung gefolgert werden könnte — um erst nach dem Erscheinen der Betriebsordnung bezw. Bahnordnung erlassene, sondern um alle diesbezüglichen vorhandenen Anordnungen. Selbstverständlich dürfen derartige Anordnungen nicht gegen Gesetze und Verordnungen verstossen, dagegen kann durch dieselben unter Umständen in Privatrechte eingegriffen werden, z. B. wenn es sich um ein Areal eines dritten handelt, das innerhalb des Bahngebiets liegt. Unter „Bahngebiet" ist nicht nur der Grund und Boden zu verstehen, auf dem der Eisenbahnbetrieb stattfindet, es gehören alle diejenigen Grundflächen hieher, welche zur ordnungsmässigen Ausübung dieses Betriebs notwendig sind, mögen sie im Eigentum der Bahnverwaltung oder eines dritten stehen[2]). Das Gesetz spricht von Anordnungen, welche behufs Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebiets und bei der Beförderung von Personen und Sachen getroffen werden; da aber die Beförderung von Personen und Sachen stets innerhalb des Bahngebiets erfolgt, so sind Anordnungen behufs Aufrechterhaltung der Ordnung bei dieser Beförderung zugleich Anordnungen behufs Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebiets und es ist somit die Hervorhebung derartiger Anordnungen überflüssig. Dieselbe erklärt sich daraus, dass die Worte „innerhalb

---

beachtung der sonstigen von der Bahnverwaltung zur Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebiets getroffenen Anordnungen nicht strafbar. Eine Ergänzung der Vorschrift war angezeigt, da auch Anordnungen z. B. behufs Verhütung der Benützung von Grund und Boden innerhalb des Bahngebiets durch Hinterstellung von Fuhrwerken und Lagerung von Gegenständen seitens Dritter notwendig sind. Des „sonstigen Publikums" ist in den früheren Reglements nicht Erwähnung geschehen. Nach Art. 6 des schweizerischen Bahnpolizeigesetzes ist nur derjenige strafbar, welcher auf Bahnhöfen oder in Bahnzügen oder mit Bezug auf die Beförderung von Personen und Gepäck, Thieren oder Waaren sich ein Verhalten zu Schulden kommen lässt, welches durch bundesrätlich genehmigte und veröffentlichte Reglements verboten ist, vorausgesetzt, dass eine Abmahnung seitens eines Bahnangestellten ohne Erfolg geblieben ist oder dass der Zuwiderhandelnde nach den Verhältnissen die Unzulässigkeit seiner Handlungsweise kennen musste.

[2]) Vgl. Erk. des Oberlandesgerichts (II. Strafs.) zu Köln vom 18. Juni 1890 (Zeitung des Vereins d. Eisenbahnverw. 1892, S. 367).

des Bahngebiets" erst in die späteren Bahnpolizeireglements aufgenommen worden sind und bei der Aufnahme vergessen worden zu sein scheint, die Worte: „bei der Beförderung von Personen und Sachen" auszumerzen.

Für diese Blankettstrafbestimmung[3]) kommen in Betracht:

a. die in der Verkehrsordnung und den dazu erlassenen allgemeinen Tarifvorschriften sowie in den Reglements etc. der einzelnen Verkehrsverbände enthaltenen Bestimmungen zur Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebiets. Wenngleich dieselben zunächst Vertragsfestsetzungen sind, denen sich nur diejenigen zu unterwerfen haben, welche mit der Eisenbahn einen diesbezüglichen Vertrag eingehen oder eingehen wollen, so sind sie doch allgemeine Anordnungen, deren Beachtung auch von dem Publikum überhaupt im Interesse der Ordnung innerhalb des Bahngebiets zu fordern ist[4]). Die Nichtbeachtung dieser Anordnungen wird somit nicht nur den mit der Eisenbahn einen Transportvertrag schliessenden Personen, sondern auch jedem Dritten gegenüber bahnpolizeiliche Strafe nach sich ziehen können.

b. Die von den einzelnen Bahnverwaltungen gegebenen besonderen Vorschriften zur Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb ihres Gebiets. Bezüglich der Frage, welche Eisenbahnstellen zur Erlassung solcher allgemeinen Anordnungen befugt sind, bestehen bei den einzelnen Verwaltungen verschiedene Grundsätze. Die Anordnungen selbst beziehen sich oft nur auf bestimmte Bahnhöfe[5]).

---

[3]) Über Blankettstrafgesetze im Allgemeinen vgl. Binding: Normen I, S. 161 ff. Eigentümlich ist den Blankettstrafbestimmungen der Betriebsordnung und der Bahnordnung, dass die Anordnungen, deren Übertretung mit Strafe bedroht ist, nicht notwendigerweise von Behörden erlassen worden sein müssen, wie dies sonst bei Blankettstrafgesetzen Voraussetzung ist.

[4]) So wird z. B. das Rauchverbot für bestimmte Eisenbahnwagen, bezw. Wagenabteilungen auch von den sich nur vorübergehend daselbst, d. h. nicht als Mitreisende aufhaltenden Personen zu beachten sein.

[5]) Als Ausnahme ist hervorzubeben, dass in Bayern die Übertretung der von der Betriebsleitung einer Nebeneisenbahn erlassenen Anordnungen behufs Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebiets unter kein Strafgesetz fällt. Vgl. Erk. des Oberlandesgerichts München vom 13. Juni 1888 (Sammlung d. Entsch., Bd. V, S. 148 ff).

2. Die Nichtbefolgung der dienstlichen Anordnungen der Bahnpolizeibeamten[6]).

Dienstliche Anordnungen sind alle auf die Ausübung der Bahnpolizei bezüglichen Weisungen[7]). Was im Einzelnen als dienstliche Anordnung zu betrachten, ist der Beurteilung des Publikums nicht überlassen. Giebt sich derjenige, welchem die Weisung erteilt wurde, nicht zufrieden, so hat es bei der Entscheidung des Stationsvorstehers bezw. des Zugführers sein Bewenden[8]), vorbehaltlich späterer Beschwerde bei der vorgesetzten Dienstbehörde. Der Anrufung des Stationsvorstehers bezw. des Zugführers kommt jedoch eine aufschiebende Wirkung nicht zu, da jeder Ungehorsam unberechenbare Folgen nach sich ziehen kann. — Der Befehl der Bahnpolizeibeamten braucht sich nicht innerhalb der Grenzen seines sonstigen Geschäftskreises zu bewegen, seine Amtswirksamkeit erstreckt sich so weit, als dies zur Handhabung der Bahnpolizei und Aufrechterhaltung der für den Eisenbahnbetrieb erlassenen Polizeiverordnungen erforderlich ist[9]). Die Thätigkeit wird sich übrigens nur auf die Ausübung der Bahnpolizei innerhalb des Bereichs derjenigen Bahn, bei welcher der Bahnpolizeibeamte angestellt ist, beziehen dürfen, innerhalb dieses Bahnbereichs jedoch ohne Unterschied, ob die Bahnstrecke auf dem Gebiet eines oder mehrerer Bundesstaaten liegt[10]).

[6]) Betriebsordnung § 53, Bahnordnung § 43: Die Eisenbahnreisenden und das sonstige Publikum . . . . haben den dienstlichen Anordnungen der in Uniform befindlichen, oder mit einem Dienstabzeichen oder einem sonstigen Ausweis über ihre amtliche Eigenschaft versehenen Bahnpolizeibeamten (§ 66) Folge zu leisten. — Die in dem Bahnpolizeireglement von 1885 und der Bahnordnung von 1878 enthaltenen Worte: „mit einer besonderen Legitimation versehenen Bahnpolizeibeamten“ sind nunmehr durch die Worte: „mit einem sonstigen Ausweis über ihre amtliche Eigenschaft versehenen Bahnpolizeibeamten“ ersetzt worden, da den Bahnpolizeibeamten eine besondere Legitimation in der Regel nicht ausgestellt wird und es als genügend erachtet wurde, wenn sie sich nur als Bahnpolizeibeamte ausweisen können.

[7]) Vgl. Endemann, S. 740.

[8]) Verkehrsordnung § 3.

[9]) Betriebsordnung § 70.

[10]) Vgl. Reichsgericht III, 17. Januar 1887 (Rechtsp. Bd. IX, S. 59 ff.), wo ausgeführt wird, dass Beamte preussischer Staatsbahnen auch für Ge-

2. Kapitel.

Die Delikte gegen die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs.

§ 17. Vorbemerkung.

Als die allererste wichtigste Grundlage des materiellen Gedeihens der Eisenbahn, als der Grundpfeiler der ausserordentlichen Leistungsfähigkeit derselben ist ein streng geregelter, geordneter Betrieb zu bezeichnen; jede Störung desselben schliesst eine Beeinträchtigung der Sicherheit der Bahn und des auf dieser rollenden Fahrmaterials samt den in demselben befindlichen Personen und Sachen in sich und ist desshalb mit Strafe zu belegen. Die Handlungen, die die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs beeinträchtigen bezw. geeignet sind, dieselbe zu beeinträchtigen, zerfallen in zwei Gruppen:

1) in Handlungen, durch die die Eisenbahnen selbst, seien es die zum Betrieb unmittelbar gehörigen Einrichtungen und baulichen Anlagen, seien es die sonstigen Zubehörungen, beschädigt werden. Dies sind somit Handlungen, die sich als Eingriffe in die materielle Integrität der Eisenbahnen, als Sachbeschädigungen darstellen;

2) in Handlungen, welche eine unmittelbare Beschädigung der Bahnanlagen und der Betriebsmittel nicht enthalten[1]).

---

biete andrer Bundesstaaten, welche die Eisenbahn durchläuft und für welche der betr Bundesstaat den preussischen Eisenbahnbehörden durch Staatsvertrag den Betrieb überlassen hat, als Staatsbeamte zu betrachten sind.

[1]) Betriebsordnung § 60, Bahnordnung § 44, Abs. 7: Jede Beschädigung der Bahn und der dazugehörigen Anlagen mit Einschluss der Telegrafen, sowie der Betriebsmittel nebst Zubehör, ingleichen das Auflegen von Steinen, Holz und sonstigen Sachen auf das Planum oder das Anbringen sonstiger Fahrthindernisse ist verboten, ebenso die Erregung falschen Alarms, die Nachahmung von Signalen, die Verstellung von Ausweichvorrichtungen, und überhaupt die Vornahme aller den Betrieb störenden Handlungen. — Entsprechende Bestimmungen enthält § 98 der österreichischen Eisenbahnbetriebsordnung, Art. 5 des schweizerischen Bahnpolizeigesetzes, Art. 145 ff. des allgemeinen russischen Eisenbahngesetzes. — Die Bahnordnung von 1878 hatte in § 45 eine Bestimmung, wonach Zuwiderhandlungen gegen die mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zur Sicherheit des Betriebs von den Verwaltungen getroffenen Anordnungen unter

§ 18. Sachbeschädigungen.

1) Die Beschädigung der Bahnanlagen[1]).

Über den Begriff der Bahnanlagen gilt auch hier das oben bei § 14 unter 1) Ausgeführte. Die Giltigkeit dieser Strafvorschrift ist nicht zu bezweifeln, da den zur Aufstellung eisenbahnpolizeilicher Vorschriften berufenen Organen — gleichgiltig ob als solche Organe die Einzelstaaten oder der Bundesrat angesehen werden — die Befugniss zustehen muss, die Bestimmungen des Reichsstrafgesetzbuchs durch Vorschriften zu ergänzen, die auf dem eigentümlichen Gesichtspunkte beruhen, die Ordnung innerhalb des Bahngebiets und die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs vor Störungen und möglichen Gefährdungen zu bewahren. Die Anwendbarkeit der vorliegenden Strafbestimmung ist jedoch eine beschränkte: sobald die einschlägigen Thatbestandsmerkmale des Reichsstrafgesetzbuchs zutreffen, kommen die Bestimmungen dieses Gesetzbuchs zur Wirksamkeit. Es scheiden hienach aus die vorsätzliche und rechtswidrige Beschädigung fremder Bahnanlagen, falls ein Strafantrag gestellt ist, die vorsätzliche und rechtswidrige Beschädigung eigener Bahnanlagen, sofern sie zum öffentlichen Nutzen dienen, die vorsätzliche und rechtswidrige Zerstörung einer Eisenbahn, welche fremdes Eigentum ist; ausgenommen sind selbstverständlich auch diejenigen Fälle, in denen die Thatbestände der §§ 90 Z. 2, 315, 316 des Reichsstrafgesetzbuchs vorliegen.

Dieser Strafdrohung kommt also eine Reservestellung zu, sie enthält ein richtiges Komplementärverbot[2]).

2) Die Beschädigung von Eisenbahnbetriebsmitteln.

Unter Betriebsmitteln werden verstanden in erster Linie die auf

---

Strafe gestellt wurden. Diese Bestimmung ist nunmehr ausgemerzt und an ihre Stelle der vorstehend angeführte Absatz 7 des § 44 aufgenommen worden. Es wäre zweckmässiger gewesen, wenn die ältere Bestimmung neben der neueren belassen, und auch die Betriebsordnung in analoger Weise ergänzt worden wäre, so dass von den Bahnverwaltungen nicht nur Anordnungen behufs Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebiets sondern auch zur Sicherheit des Bahnbetriebs erlassen werden könnten.

[1]) Betr.-Ordnung § 60, Bahnordnung § 44 Nr. 7.

[2]) Vgl. Binding, Normen Bd. I, S. 402 ff.

den Schienen rollenden, zur Abwicklung des öffentlichen Verkehrs erforderlichen Fahrzeuge, d. h. Lokomotiven, Tender, Personen-, Post-, Gepäck- und Güterwagen, sodann die Werkzeugs-, Hilfs-, Rettungswagen, ferner Bahndienstwagen, Draisinen, Schneepflüge und sonstiges Rollmaterial, welches zur Abwicklung des innern Betriebs dient. Aber nicht allein die Beschädigung der Betriebsmittel, sondern auch diejenige ihrer Zubehörungen, worunter z. B. auch die Ausstattungsgegenstände in den Personenwagen, die Werkzeuge u. s. w. in den Hilfswagen fallen, ist ausdrücklich verboten. Auch diese Strafbestimmung ist ebenso, wie diejenige bei Z. 1 behandelnde, nur dann anwendbar, wenn die einschlägigen §§ des Reichsstrafgesetzbuchs nicht zutreffen.

3) Die Beschädigung von Telegrafenanlagen [3]).

Gegenstand des Delikts sind die innerhalb des Bahngebiets befindlichen Telegrafenanlagen, ohne Unterschied, ob die Telegrafen ausschliesslich zu Eisenbahnzwecken verwendet werden oder nicht, ob es sich um Staats- oder Privattelegrafen handelt, und ob endlich die Privattelegrafen öffentlichen Zwecken dienen oder nicht. An sich kommen in Betracht sämtliche Teile dieser Telegrafenanlagen, es bilden jedoch, wie die Erfahrung lehrt, weniger die auf den Stationen angebrachten, regelmässig unter Aufsicht stehenden Telegrafenteile den Gegenstand der Beschädigung, als vielmehr diejenigen auf der freien Bahn. Auch bezüglich der Anwendbarkeit dieser Strafbestimmung trifft das bei Z. 1 Ausgeführte zu.

4) Zur Verhütung von Beschädigung der Bahnanlagen ist das Hinüberschaffen von schweren Gegenständen über die Bahn verboten, sofern dieselben nicht getragen werden oder sofern das Hinüberschaffen nicht auf Wagen oder untergelegten Schleifen erfolgt. Die Betriebsordnung führt als solche schwere Gegenstände beispielsweise an: Pflüge, Eggen, Baumstämme [4]).

---

[3]) Vgl. Dambach: Das Telegrafenstrafrecht, wo übrigens der vorliegenden Strafbestimmung nicht Erwähnung gethan wird.

[4]) Betr.-Ordnung § 56: Das Hinüberschaffen von Pflügen und Eggen, sowie von Baumstämmen und anderen schweren Gegenständen über die Bahn darf, sofern solche nicht getragen werden, nur auf Wagen oder untergelegten Schleifen erfolgen.

§ 19. Betriebsstörende Handlungen anderer Art.

Die Betriebsordnung stellt unter Strafe die Vornahme aller, den Betrieb störenden Handlungen und führt, abgesehen von den im vorigen Paragraph behandelten Sachbeschädigungen, als solche auf:

1. Das Anbringen von Fahrthindernissen. Als solche Hindernisse werden ausdrücklich bezeichnet: Das Auflegen von Steinen, Holz und sonstigen Sachen auf das Planum der Bahn[1]). Nicht erforderlich ist, dass auch wirklich durch eine dieser Handlungen die Fahrt gehindert worden ist.

2. Die Erregung falschen Alarms.

3. Die Nachahmung von Signalen.

4. Die Verstellung von Ausweichvorrichtungen.

Diese Handlungen sind vornehmlich geeignet, den Betrieb zu stören, und selbst in dem Fall strafbar, wenn durch sie eine Betriebsstörung nicht hervorgerufen worden ist, während ein sonstiges Thun eine Verfehlung gegen die vorliegende Bestimmung nur dann enthält, wenn durch dasselbe der Betrieb wirklich gestört worden ist. Zur Anwendung wird die Polizeistrafe in denjenigen Fällen kommen, in denen die Thatbestände der §§ 303, 315 oder 316 des Reichsstrafgesetzbuchs nicht vorliegen.

---

[1]) Das B.-P.-Regl. für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bund enthält die Worte: Holz und sonstige Sachen noch nicht.